

**SUBGERENCIA DE CONTROL DE ASOCIACIONES PÚBLICO
PRIVADAS Y OBRAS POR IMPUESTOS**

INFORME DE HITO DE CONTROL
N° 3707-2022-CG/APP-SCC

CONTROL CONCURRENTE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO
PARA LIMA Y CALLAO
LIMA – LIMA – LIMA

**“CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA LÍNEA 2 Y RAMAL AV.
FAUCETT – AV. GAMBETTA DE LA RED BÁSICA DEL METRO
DE LIMA Y CALLAO”**

**HITO DE CONTROL N° 1 - VERIFICACIÓN DEL ESTADO
SITUACIONAL DE LAS OBRAS Y MATERIAL RODANTE PARA LA
PUESTA EN OPERACIÓN COMERCIAL DE LA ETAPA 1A SEGÚN LO
ESTABLECIDO EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN**

**PERIODO DE EVALUACIÓN DEL HITO DE CONTROL
DEL 11 DE ABRIL DE 2022 AL 30 DE MAYO DE 2022**

TOMO I DE I

LIMA, 30 DE MAYO DE 2022

INFORME DE HITO DE CONTROL N° 3707-2022-CG/APP-SCC

**“CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA LÍNEA 2 Y RAMAL AV. FAUCETT – AV. GAMBETTA
DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO”**

**HITO DE CONTROL N° 1 – VERIFICACIÓN DEL ESTADO SITUACIONAL DE LAS OBRAS Y
MATERIAL RODANTE PARA LA PUESTA EN OPERACIÓN COMERCIAL DE LA ETAPA 1A
SEGÚN LO ESTABLECIDO EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN**

ÍNDICE

	Pág.
I. ORIGEN	3
II. OBJETIVOS	3
2.1 Objetivo general	3
2.2 Objetivo específico	3
III. ALCANCE	3
IV. INFORMACIÓN RESPECTO DEL HITO DE CONTROL	3
V. SITUACIONES ADVERSAS	5
1. LA DIVERGENCIA ENTRE EL CONCESIONARIO, EL MTC Y LA ATU EN TORNOS AL DESARROLLO DEL SISTEMA DE RECAUDO NIVEL 4 Y AL SUMINISTRO DE LAS TARJETAS INTEROPERABLES DE TRANSPORTE PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL DE PASAJEROS, IMPACTA EN LA CULMINACIÓN Y ACEPTACIÓN DE LAS OBRAS DE LA ETAPA 1A, LO QUE RETRASA LAS PRUEBAS DE PUESTA EN MARCHA (GOA2) Y POSTERGA LA PUESTA EN OPERACIÓN COMERCIAL DE LA REFERIDA ETAPA. DICHA SITUACIÓN QUE CONTINÚA DILATANDO EL APROVECHAMIENTO OPORTUNO DE ESTA INFRAESTRUCTURA POR PARTE DE LOS USUARIOS.....	5
2. NO SE EVIDENCIA QUE LA ATU HAYA EJECUTADO MEDIDAS DEFINITIVAS RESPECTO AL PILAR DEL PUENTE PEATONAL NI MEDIDAS TEMPORALES O DEFINITIVAS CON RELACION AL CANAL DE RIEGO, EN LAS ESTACIONES E21 Y E24 DE LA ETAPA 1A DEL PROYECTO. DICHA SITUACIÓN PODRÍA GENERAR QUE NO SE PRESTEN LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD Y TRANSITABILIDAD EN LOS TRAMOS ADYACENTES A LAS MENCIONADAS ESTACIONES DEL PROYECTO.....	26
VI. DOCUMENTACIÓN VINCULADA AL HITO DE CONTROL	30
VII. INFORMACIÓN DEL REPORTE DE AVANCE ANTE SITUACIONES ADVERSAS	30
VIII. INFORMACIÓN DE LAS SITUACIONES ADVERSAS COMUNICADAS EN INFORMES DE HITO DE CONTROL ANTERIORES	30
IX. CONCLUSIÓN	30
X. RECOMENDACIONES	31
APÉNDICE N° 1	32

INFORME DE HITO DE CONTROL N° 3707-2022-CG/APP-SCC

“CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA LÍNEA 2 Y RAMAL AV. FAUCETT – AV. GAMBETTA DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO”

HITO DE CONTROL N° 1 – VERIFICACIÓN DEL ESTADO SITUACIONAL DE LAS OBRAS Y MATERIAL RODANTE PARA LA PUESTA EN OPERACIÓN COMERCIAL DE LA ETAPA 1A SEGÚN LO ESTABLECIDO EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN

I. ORIGEN

El presente informe se emite en el marco del Control Concurrente realizado al “Contrato de Concesión de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao” (en adelante, Contrato de Concesión), cuya Comisión de Control Concurrente (en adelante, la Comisión) fue acreditada ante la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante, ATU), el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, OSITRAN o Regulador) a través de los Oficios N° 000067-2022-CG/GCMEGA, N° 000068-2022-CG/GCMEGA y N° 000069-2022-CG/GCMEGA, respectivamente, del 15 de febrero de 2022 y registrado en el Sistema de Control Gubernamental – SCG con código de Orden de Servicio N° 02-C920-2022-021, en el marco de lo dispuesto en la Directiva N° 002-2019-CG/NORM “Servicio de Control Simultáneo”, aprobada por Resolución de Contraloría N° 115-2019-CG, de 28 de marzo de 2019 y modificatorias, sujetando su desarrollo a los Lineamientos de Política para el Planeamiento del Control Gubernamental a cargo del Sistema Nacional de Control correspondiente al período 2022 - 2024¹

II. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

Determinar si el Concedente y el Regulador vienen cumpliendo con sus obligaciones y funciones de conformidad con lo establecido en el “Contrato de Concesión de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett –Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao”, así como en la normativa aplicable.

2.2 Objetivo específico

Verificar si las condiciones necesarias para la puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A, se desarrolla conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión.

III. ALCANCE

El servicio de Control Concurrente se efectuó al cumplimiento de las condiciones necesarias establecidas en el Contrato de Concesión para la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A del Proyecto, el cual ha sido ejecutado del 11 de abril al 30 de mayo de 2022 al MTC, entidad ubicada en Jr. Zorritos N° 1203, distrito de Cercado de Lima, provincia de Lima y departamento de Lima.

IV. INFORMACIÓN RESPECTO DEL HITO DE CONTROL

Las principales características del Contrato de Concesión se detallan en el siguiente cuadro:

¹ Aprobada por Resolución de Contraloría N° 096-2022-CG de 7 de marzo de 2022.

Cuadro N° 1
Ficha Técnica del Contrato de Concesión

CARACTERÍSTICAS	DETALLE												
Objeto del Contrato	Diseño, financiamiento, construcción, equipamiento electromecánico, equipamiento de sistema y provisión de material rodante, operación y mantenimiento de la Línea 2 y el Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima.												
Fecha de firma de Contrato	28 de abril de 2014												
Concedente	Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC.												
Concesionario	Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A. , conformada por: <table border="0"> <tr> <td>o Cosapi S.A.</td><td>Participación 10.00%</td></tr> <tr> <td>o Salini Impregilo S.p.A. (Italia)</td><td>18.25%</td></tr> <tr> <td>o Iridium Concesiones de Infraestructura S.L.</td><td>25.00%</td></tr> <tr> <td>o Vialia Sociedad Gestora de Concesiones de Infraestructura S.L.</td><td>18.25%</td></tr> <tr> <td>o Ansaldo STS S.p.A.</td><td>16.90%</td></tr> <tr> <td>o Hitachi Rail Italy S.p.A.</td><td>11.60%</td></tr> </table>	o Cosapi S.A.	Participación 10.00%	o Salini Impregilo S.p.A. (Italia)	18.25%	o Iridium Concesiones de Infraestructura S.L.	25.00%	o Vialia Sociedad Gestora de Concesiones de Infraestructura S.L.	18.25%	o Ansaldo STS S.p.A.	16.90%	o Hitachi Rail Italy S.p.A.	11.60%
o Cosapi S.A.	Participación 10.00%												
o Salini Impregilo S.p.A. (Italia)	18.25%												
o Iridium Concesiones de Infraestructura S.L.	25.00%												
o Vialia Sociedad Gestora de Concesiones de Infraestructura S.L.	18.25%												
o Ansaldo STS S.p.A.	16.90%												
o Hitachi Rail Italy S.p.A.	11.60%												
Regulador	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN.												
Supervisor²	Consortio Supervisor Internacional Línea 2 (en adelante, CSIL2).												
Inversiones³	Inversión Total : US\$ 5 346 495 238,00 incluido el IGV. Inversión acumulada a abril 2022: US\$ 2 255 899 267,00 incluido el IGV.												
Plazo de Concesión	35 años contados desde la firma del Contrato de Concesión.												
Factor de competencia	- Menor monto de Cofinanciamiento. - Menor monto por Retribución por Mantenimiento y Operación (RPMO).												
Modalidad	Cofinanciada												
Adendas suscritas	- Adenda N° 1 , suscrita el 26 de diciembre de 2014, cuyo objetivo estuvo relacionado con la bancabilidad, nuevas fechas de entrega de terrenos, nuevo cronograma de ejecución de inversiones, nuevas definiciones, entre otros. - Adenda N° 2 , suscrita el 13 de diciembre de 2018, cuyo objetivo estuvo relacionado con la modificación de los plazos para la entrega de terrenos, aprobación de los Estudios Definitivos de Ingeniería (en adelante, EDIs) ⁴ y ejecución de obras, entre otros.												
Etapas	En ejecución de inversiones.												
Avance Total Ejecutado⁵	A enero 2022 es de 42.82% en relación al Presupuesto Total de Inversión												

Fuente: Contrato de Concesión, OSITRAN y portal del Concesionario

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente.

Asimismo, de acuerdo con lo establecido en la sección I “Antecedentes y Definiciones” del Contrato de Concesión, este comprende las siguientes etapas:

Cuadro N° 2
Etapas para la ejecución del Contrato de Concesión

Descripción	Etapas 1A	Etapas 1B	Etapas 2 – Línea 2	Etapas 2 - Ramal L4
Desde	Estación Mercado Santa Anita (E24)	Estación Municipalidad de Ate (E27)	Estación Parque Murillo (E11)	Estación Gambetta (E01)
Hasta	Estación Evitamiento (E20)	Estación Mercado Santa Anita (E24)	Estación Parque Murillo (E11)	Estación Carmen de la Legua (E08)
# Estaciones	5	3	8	11
Patios Taller (2)	Patio Taller de Santa Anita			Patio Taller Bocanegra
Estaciones Eléctricas	4 Sub Estaciones			2 Sub Estaciones
Método Constructivo Estaciones	Cut & Cover	Cut & Cover Sistema en Cavema	Cut & Cover	Cut & Cover
Método Constructivo Túneles	NATM (*)	NATM	NATM Tuneladora TBM (**)	Tuneladora TBM
Material Rodante	5 trenes	15 trenes	15 trenes	7 trenes

(*) NATM: New Austrian Tunneling Method (Nuevo Método Austriaco de Túneles)

(**) TBM: Tunnel Boring Machine (Máquina Tuneladora)

Fuente: Contrato de Concesión.

² Según Informe Mensual N° 82 de CSIL2, de enero de 2022, OSITRAN suscribió la Adenda N° 1 del Contrato N° 030-2015-OSITRAN por medio del cual se amplió el periodo de supervisión integral del Contrato de Concesión, prorrogando su vigencia hasta el 20 de junio de 2025.

³ De acuerdo al Reporte de Información N° 00035-2022-GSF-OSITRAN publicado el 11 de abril de 2022 (NT: 2022034667) en el portal institucional del OSITRAN, cuyo link es el siguiente: <https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2022/05/inversiones-contratos-abril-2022.pdf>

⁴ En el Contrato de Concesión se define a los EDIs como sigue: “Son los estudios de ingeniería de detalle que desarrollará el CONCESIONARIO para (i) las Obras, y (ii) Material Rodante para la Primera y Segunda Etapa y otro para la Tercera Etapa, previo al inicio de la Fase de Ejecución de Inversiones Obligatorias, de cada Etapa.”

⁵ De acuerdo con lo señalado en el Informe Mensual N° 82 a enero de 2022, elaborado por CSIL2. (pág. 10)

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente.

Por otro lado, en razón a la facultad otorgada al MTC, mediante Decreto de Urgencia N° 010-2020⁶, dicha entidad suscribió con la ATU el Convenio de Encargo de Gestión el 4 de febrero de 2020⁷, encargándole -como Organismo Técnico Especializado- determinados actos o actividades vinculadas a la fase de Ejecución Contractual de los Contratos vigentes de Asociación Público Privada de la Red Básica del Metro de Lima y Callao y las obligaciones contractuales asumidas por el Estado Peruano en el marco de dichos contratos, tales como dar conformidad técnica y recomendar aprobar los EDIs, aprobar el valor total de la tasación, realizar labores de adquisición, expropiación y transferencia inmobiliaria estatal de los predios que conforman las áreas de concesión, liberar interferencias para la ejecución de las obras de infraestructura, suscribir los acuerdos de encargo para la liberación de interferencias, entre otros.

Asimismo, a través del Decreto Supremo N° 017-2021-MTC, se incorpora la Sexta Disposición Complementaria Transitoria en el Reglamento de la Ley N° 30900⁸, disponiendo que la ATU asuma el rol de órgano técnico del MTC en la ejecución de los contratos de Asociación Público Privada vigentes de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, celebrados con anterioridad a la fecha de publicación de la citada Ley, con las responsabilidades -entre otras- de elaborar, supervisar y aprobar los EDIs, gestionar los procesos de adquisición, expropiación, optimización y transferencia interestatal de inmuebles; así como suscribir las actas de optimización, entrega de las Áreas de la Concesión, así como gestionar la liberación de interferencias para la implementación de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, en coordinación con las entidades competentes.

V. SITUACIONES ADVERSAS

De la revisión selectiva a la información proporcionada por el MTC, ATU y OSITRAN, así como de la visita de inspección efectuada por la Comisión al Proyecto, se han identificado dos (2) situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del Contrato de Concesión:

1. LA DIVERGENCIA ENTRE EL CONCESIONARIO, EL MTC Y LA ATU EN TORNO AL DESARROLLO DEL SISTEMA DE RECAUDO NIVEL 4 Y AL SUMINISTRO DE LAS TARJETAS INTEROPERABLES DE TRANSPORTE PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL DE PASAJEROS, IMPACTA EN LA CULMINACIÓN Y ACEPTACIÓN DE LAS OBRAS DE LA ETAPA 1A, LO QUE RETRASA LAS PRUEBAS DE PUESTA EN MARCHA (GOA2) Y POSTERGA LA PUESTA EN OPERACIÓN COMERCIAL DE LA REFERIDA ETAPA. DICHA SITUACIÓN QUE CONTINÚA DILATANDO EL APROVECHAMIENTO OPORTUNO DE ESTA INFRAESTRUCTURA POR PARTE DE LOS USUARIOS.

De acuerdo con lo establecido en las definiciones previstas en el Contrato de Concesión, las Inversiones Obligatorias para la Primera Etapa A (en adelante, Etapa 1A) comprenden la elaboración de los Estudios Definitivos de Ingeniería, la ejecución de las Obras, la provisión de Material Rodante, hasta su puesta en Operación Comercial, tal como se muestra a continuación:

“(…)
Inversiones Obligatorias

⁶ Mediante Decreto de Urgencia N° 010-2020 se modificó la Ley 30900, con el objeto -entre otros- de incorporar la Décimo Sexta Disposición Complementaria Final, la cual dispone que “En tanto no se suscriban los acuerdos para la cesión de posición contractual a favor de la ATU, a los que se refiere la Duodécima Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900 (...), el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se mantiene como entidad pública titular en los contratos de concesión vigentes de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, celebrados con anterioridad a la fecha de publicación de la referida Ley”.

⁷ Modificado mediante la Adenda N° 1 del 4 de noviembre de 2020.

⁸ Reglamento de la Ley N° 30900, Ley que crea la ATU para Lima y Callao, aprobado mediante Decreto Supremo N° 005-2019-MTC.

Comprenden la elaboración de los EDI, la ejecución de las Obras y la Provisión de Material Rodante para la Etapa correspondiente, (...) a cargo del CONCESIONARIO en los términos previstos en el presente Contrato.”

(...)

Obras

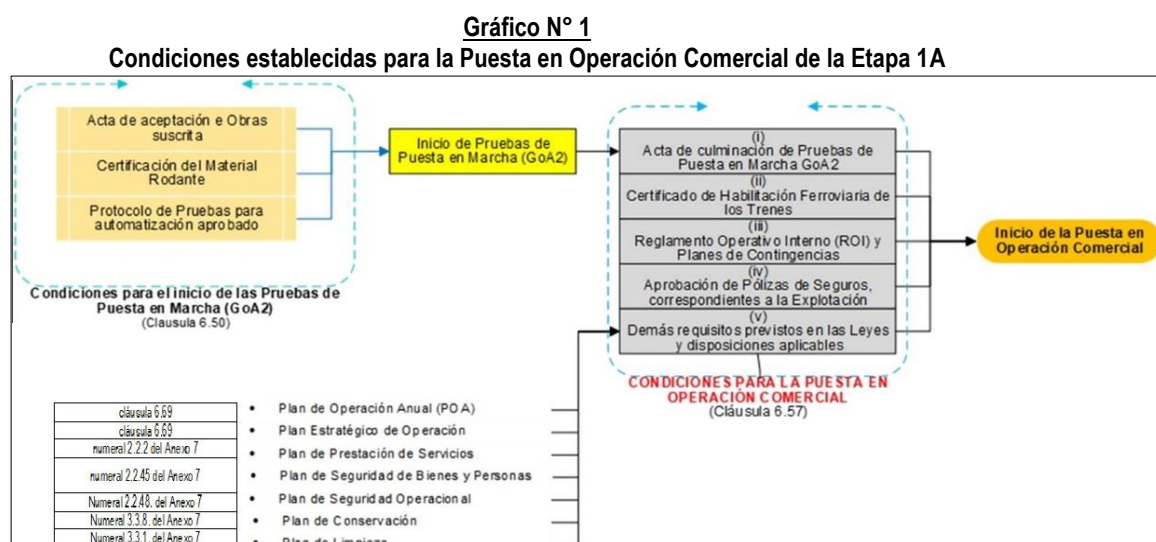
Son las Obras Civiles, Equipamiento de Sistema y el Equipamiento Electromecánico, de conformidad a lo establecido en el Contrato.

(...)

Primera Etapa A

Corresponde a las Inversiones Obligatorias que serán ejecutadas por el CONCESIONARIO en el Tramo 5 hasta su Puesta en Operación Comercial. (...)”

Por su parte, el Concesionario deberá dar inicio a la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A, cuando cuente con las condiciones establecidas en la cláusula 6.57⁹ del Contrato de Concesión, dentro de las cuales se encuentra el Acta de culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2), cuyo desarrollo está sujeto -entre otros- a la ejecución y aceptación de las Obras comprendidas en la Etapa 1A (Acta de Aceptación de las Obras), conforme lo establece la cláusula 6.50¹⁰ del Contrato de Concesión. Las condiciones establecidas para la realización de las Pruebas de Puesta en Marcha y para la Puesta en Operación Comercial se muestran en el siguiente gráfico:



Fuente: Contrato de Concesión

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente

Cabe indicar que, el plazo máximo para la ejecución de las Obras comprendidas para la Etapa 1A, incluyendo el desarrollo de las Pruebas de Puesta en Marcha GoA2¹¹, según lo establecido en el

⁹ **“Puesta en Operación Comercial**

6.57 El CONCESIONARIO dará inicio a la Puesta en Operación Comercial de cada una de las Etapas cuando el CONCESIONARIO cuente con: (i) el Acta de culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) (ii) los Certificados de Habilitación Ferroviaria de los Trenes (GoA2), (iii) el R.O.I. y el plan de contingencias descrito en el Anexo 7, debidamente aprobados, (iv) aprobación de las pólizas de seguro correspondientes a la Explotación, y (v) los demás requisitos previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables para la Puesta en Operación Comercial”.

¹⁰ **“De las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2)**

6.50 Estas pruebas son obligatorias en cada Etapa, son de cargo y responsabilidad del CONCESIONARIO y se iniciarán una vez (i) suscrita el Acta de Aceptación de las Obras; (ii) el CONCESIONARIO cuente con la certificación de Material Rodante a que se refiere la Cláusula 6.28 del presente Contrato, y (iii) el CONCESIONARIO cuente con el Protocolo de Pruebas debidamente aprobado.”

¹¹ De acuerdo con el Contrato de Concesión dicho término se define como sigue:

“Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2)

Son las pruebas de funcionamiento, operatividad e Integración del Material Rodante y las Obras, así como de todos los bienes y equipos suministrados por el CONCESIONARIO y que componen el Sistema Ferroviario. Estas pruebas serán realizadas por el CONCESIONARIO y supervisadas por el Regulador, cuando el Material Rodante esté disponible para tal fin, en vacío por un periodo de noventa (90) Días

Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución¹² y la suspensión de obligaciones declarada por el OSITRAN debido a la Emergencia Sanitaria por la Pandemia Covid-19¹³, es el siguiente:

Cuadro N° 3

Plazo máximo para la culminación de las Obras y Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) de la Etapa 1A (incluido la suspensión de obligaciones)

Etapas/ Pruebas	Fecha de firma del Contrato de Concesión	Plazo en la Adenda N° 2 desde la firma del Contrato de Concesión	Fecha de culminación	Días calendario suspendidos	Nuevo plazo de culminación de las Etapas / Pruebas
Obras de la Etapa 1A	28/04/2014	2 471 días	01/02/2021	264	23/10/2021
Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) – Etapa 1A					

Fuente: Contrato de Concesión, Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, los Informes N°s 00326, 00423, y 00424-2020-JCFM-GSF-OSITRAN y el Oficio N° 0645 -2021-MTC/19 de 4 de febrero de 2021.

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente.

Bajo este contexto, una vez culminadas y aceptadas las obras comprendidas en la Etapa 1A (Acta de Aceptación de las Obras) y siempre que el Concesionario cuente con la certificación de Material Rodante del Asesor Independiente y el Protocolo de Pruebas aprobado, podrá ejecutar las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) de la Etapa 1A. Del cuadro N° 3 se advierte que el Concesionario tuvo hasta el **23 de octubre de 2021** para culminar con dichas condiciones. Posteriormente, para que el Concesionario pueda dar inicio a la Puesta en Operación Comercial, previamente debe cumplir los requisitos señalados en la cláusula 6.57 del Contrato de Concesión, siendo estos: (i) el Acta de culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) (ii) los Certificados de Habilitación Ferroviaria de los Trenes (GoA2), (iii) el R.O.I. y los planes de contingencias descritos en el Anexo 7 aprobados, (iv) aprobación de las pólizas de seguro correspondientes a la Explotación, y (v) los demás requisitos previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables para la Puesta en Operación Comercial.

En ese sentido, con la finalidad de verificar dichas condiciones, la Comisión solicitó al OSITRAN¹⁴, al MTC¹⁵ y a la ATU¹⁶, información relacionada con el estado situacional de las mismas, las cuales se analizan a continuación:

1. Acta de culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2)

De acuerdo con las cláusulas 6.50 y 6.51 del Contrato de Concesión, las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) son de cargo y responsabilidad del Concesionario y se iniciarán una vez que se cumplan con tres (3) condiciones, que son: (i) la suscripción del Acta de Aceptación de

Calendario. Estas pruebas se efectuarán de acuerdo al calendario de provisión del Material Rodante y podrán efectuarse total o progresivamente de acuerdo a los Protocolos de Pruebas y a lo señalado en las Cláusulas 6.46 a 6.54 del presente Contrato".

La cláusula 6.21 del Contrato Concesión establece lo siguiente: "El plazo máximo para la culminación de las Obras de la Primera Etapa A será de ochocientos diez (810) Días Calendario contados a partir de la Fecha de Cierre, salvo que medie una declaración de Suspensión de Obligaciones o que se apruebe una ampliación del plazo conforme a la Cláusula 6.42 y siguientes. **Dicho plazo incluye la culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha GoA2**". [énfasis agregado]. No obstante, se debe precisar que mediante numeral 3.1 de la cláusula Tercera de la Adenda 2 se precisó -entre otros- "El nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución sustituye aquellos plazos señalados en las cláusulas 6.11, 6.21 y 6.24 de la Sección VI del Contrato de Concesión, a su vez, sustitutos por la Adenda 1 al Contrato de Concesión".

¹² Incluido en el Contrato de Concesión a través de la Adenda N° 2.

¹³ Mediante los Informes N° 00326-2020-JCFM-GSF-OSITRAN, N° 00423-2020-JCFM-GSF-OSITRAN, N° 00424-2020-JCFM-GSF-OSITRAN, N° 00022-2021-JCFM-GSF-OSITRAN y N° 00316-2021-JCFM-GSF-OSITRAN, OSITRAN declaró la suspensión de ciertas obligaciones del Contrato de Concesión, entre ellas, el plazo de la obligación de culminación de la Ejecución de Obras de la Etapa 1A (que como se ha indicado incluye el desarrollo de las Pruebas de Puesta en Marcha GoA2) establecido en la cláusula 6.21 del Contrato de Concesión, así como a las condiciones necesarias para la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A, cuyos períodos de suspensión van desde los ciento seis (106) días calendario hasta los doscientos sesenta y cuatro (264) días calendario y se computan en adición a las fechas y plazos máximos previstos en el Contrato de Concesión. Asimismo, de acuerdo con el Informe N° 00424-2020-JCFM-GSF-OSITRAN de 16 de octubre de 2020, los períodos de suspensión dispuestos por el OSITRAN se computan en adición a las fechas y plazos máximos previstos en la cláusula 6.21 del Contrato de Concesión y en el Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución de la Adenda 2. Cabe precisar que mediante Informe N° 0913-2022-MTC/19.02 de 30 de marzo de 2022 el MTC señala que a la fecha el OSITRAN no emitió nueva suspensión de obligaciones.

¹⁴ Mediante los Oficios N°s 003-2022-CG/APP-PL2ML del 18 de febrero de 2022.

¹⁵ Mediante los Oficios N°s 002 y 007-2022-CG/APP-PL2ML del 18 de febrero y 25 de marzo de 2022, respectivamente.

¹⁶ Mediante los Oficios N°s 001-2022-CG/APP-PL2ML del 18 de febrero de 2022.

las Obras, (ii) contar con la certificación de Material Rodante, y (iii) contar con el Protocolo de Pruebas debidamente aprobado. El Concesionario tiene un plazo máximo de noventa (90) días calendario para ejecutar las Pruebas de Puesta en Marcha, las cuales culminan con la firma de un Acta. Dicho plazo venció el 23 de octubre de 2021 conforme lo señalado en el cuadro N° 3 del presente Informe, tal como se muestra a continuación:

“De las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2)”

6.50 Estas pruebas son obligatorias en cada Etapa, son de cargo y responsabilidad del CONCESIONARIO y se iniciarán una vez (i) suscrita el Acta de Aceptación de las Obras, (ii) el CONCESIONARIO cuente con la certificación de Material Rodante a que se refiere la Cláusula 6.28 del presente Contrato, y (iii) el CONCESIONARIO cuente con el Protocolo de Pruebas debidamente aprobado.

6.51 El CONCESIONARIO tendrá un plazo máximo de noventa (90) Días Calendario para las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2), y se entenderán concluidas a la suscripción del Acta de culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2)”.
[Subrayado agregado]

a. Con relación al Acta de Aceptación de las Obras de la Etapa 1A

Mediante el Oficio N° 00002-2022-CG/APP-PL2ML del 18 de febrero de 2022, la Comisión solicitó al MTC que remita, entre otros, copia del Acta de Aceptación de las Obras y el Inventario de Inversiones Obligatorias correspondientes a la Etapa 1A, en concordancia con lo establecido en la cláusula 6.60¹⁷ del Contrato de Concesión o, en su defecto, remita el estado situacional de las referidas Obras.

En respuesta, mediante el Oficio N° 1354-2022-MTC/19 de 25 de febrero de 2022, el MTC señaló, entre otros, que “(...) a la presente fecha no se cuenta con el acta de Aceptación de las Obras de la Etapa 1A”. Posteriormente, la Comisión solicitó¹⁸ información a OSITRAN con el fin de verificar el avance en la ejecución de las Obras para la Etapa 1A. En respuesta, el Regulador remitió¹⁹ la información correspondiente, advirtiéndose lo siguiente:

Cuadro N° 4

Avance en la ejecución de Obras de la Etapa 1A reportado por CSIL2 al 09 de mayo de 2022

Ítem	Descripción	Porcentaje de avance
1	Patio Taller Santa Anita Etapa 1A	99.88 %
2	E-20 Evitamiento	99.78 %
3	E-21 Ovalo Santa Anita	99.82 %
4	E-22 Colectora Industrial	99.77 %
5	E-23 Hermilio Valdizán	99.76 %
6	E-24 Mercado Santa Anita	99.81 %
7	Túneles Etapa 1A	100.00 %
8	PV-20	99.85%
9	PV-21	99.93 %
10	PV-22	99.87 %
11	PV-23	99.92 %

Fuente: Ficha Semanal N° 363 de fecha 09 de mayo de 2022.

Elaborado: Comisión de Control Concurrente.

Asimismo, de la información proporcionada por el OSITRAN, se verifica que la Etapa 1A contempla un total de treinta y dos (32) Estudios Definitivos de Ingeniería (en adelante

¹⁷ “Aceptación de las Inversiones Obligatorias

6.60 Para las Obras: para cada una de las Etapas, el CONCEDENTE procederá a su aceptación, contando con el certificado de calidad y seguridad por parte del Asesor Independiente de Seguridad, luego de concluida de manera satisfactoria la ejecución de Obras, mediante la suscripción del Acta de Aceptación de las Obras y el Inventario de Inversiones Obligatorias correspondientes, previa conformidad del Regulador.”

¹⁸ Mediante Oficio N° 0008-2022-CG/APP-PL2ML de 5 de mayo de 2022.

¹⁹ Mediante Oficio N° 04690-2022-GSF-OSITRAN de 20 de mayo de 2022, remitió la información solicitada.

EDIs)²⁰, dentro de los cuales están comprendidas -entre otros- los EDIs relacionados con las Pruebas Ferroviarias y No Ferroviarias, y muestra el siguiente estado situacional:

Cuadro N° 5
Avance Físico de Ejecución de Pruebas de Integración²¹ a Sistemas Ferroviarios de la Etapa 1A al 09 de mayo de 2022

AVANCE DE PRUEBAS SAT (a)						
Etapa 1A	PRUEBAS SAT-SISTEMAS FERROVIARIOS	Pruebas			Pruebas Oficiales	
		Protocolos Totales	Protocolos Ejecutados	Protocolos Certificados	Ejecutado (*)	Certificado (**)
EDI 22	SISTEMA DE ALIMENTACIÓN Y TRACCIÓN ELÉCTRICA	273	273	270	100 %	99 %
EDI 24	SISTEMA DE AUTOMATIZACIÓN INTEGRAL (SCADA PS)	122	122	109	100 %	89 %
	SISTEMA DE AUTOMATIZACIÓN INTEGRAL (SCADA BMS)	494	460	207	93 %	42 %
EDI 25	SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN Y SISTEMA DE SUPERVISIÓN	249	245	235	98 %	94 %
EDI 26	SISTEMA DE TELECOMUNICACIONES	985	923	512	94 %	52 %
EDI 28	SISTEMA DE CONTROL PASAJEROS (SCP)	14	0	0	0 %	0 %
EDI 29	INSTALACIONES ESPECIALES EQUIPAMIENTO DEL PATIO - TALLER	368	335	302	91 %	82 %
PRUEBAS SAT-SISTEMAS NO FERROVIARIOS						
EDI 1A-05, 11, 14 y 20	INSTALACIONES DE DETECCIÓN Y ALARMA CONTRA INCENDIOS	296	294	220	99 %	74 %
	INSTALACIONES DE ANTI-INTRUSIÓN Y CONTROL DE ACCESOS	81	76	60	94 %	74 %
	INSTALACIONES DE SUPERVISIÓN	385	383	316	99 %	82 %
PRUEBAS SAT-SISTEMA INTEGRAL						
EDI 1A 21	PRUEBAS DE INTEGRACIÓN	67	49	13	73 %	19 %

(*) En la Ficha Semanal N° 363 de 9 de mayo de 2022, señala que "Las pruebas EJECUTADAS son todas aquellas que tuvieron lugar y cuentan con la firma de la Supervisión."

(**) En la Ficha Semanal N° 363 de 9 de mayo de 2022, señala que "Las pruebas CERTIFICADAS son todas aquellas que tuvieron lugar, cuentan con la firma de la Supervisión y no presentan observaciones pendientes."

Fuente: Ficha Semanal N° 363 de 9 de mayo de 2022.

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente

Del cuadro precedente se advierte que, a aún se mantiene pendiente de conclusión la ejecución de Obras por parte del Concesionario en Estaciones, Patio Taller y Pozos, salvo la infraestructura correspondiente a los túneles de la Etapa 1A que se encuentra al 100%. Asimismo, se encuentran en ejecución por parte del Concesionario las pruebas SAT de integración de los Sistemas Ferroviarios y No Ferroviarios, según lo siguiente:

- **En relación a las Pruebas SAT-Sistemas Ferroviarios**, se advierte que dos (2) de las siete (7) pruebas correspondientes al Sistema de Alimentación y Tracción Eléctrica, así como el Sistema de Automatización Integral -SCADA PS cuentan con protocolos ejecutados al 100%. El resto de las pruebas mantienen un porcentaje superior al 90% en cuanto a la ejecución de sus protocolos, con excepción de las pruebas SAT del Sistema de Control Pasajeros que reporta 0% de ejecución. Con relación a la certificación de estas pruebas (SAT), cuatro (4) (Sistema de Alimentación y Tracción Eléctrica, Sistema de Automatización Integral -SCADA PS, Sistema de Señalización y Sistema de Supervisión y las Instalaciones Especiales Equipamiento del Patio – Taller), presentan una certificación por encima del 80%; no obstante, las pruebas correspondientes al Sistema de Telecomunicaciones, Sistema de Automatización

²⁰ La supervisión considera un total de ciento treinta y un (131) EDIs para todo el Proyecto, sustentada en el Oficio N° 5297-2021-MTC/19, de los cuales treinta y dos (32) se encuentran relacionadas con la Etapa 1A..

²¹ El Contrato de Concesión precisa respecto a la integración, lo siguiente:

"Integración"

Es la obligación que tendrá el CONCESIONARIO de diseñar, administrar, supervisar, controlar, probar y poner en marcha las Obras y el Material Rodante, eficientemente, para su posterior Explotación y Conservación."

"6.1 Las Inversiones Obligatorias, su Integración, las Pruebas de Puesta en Marcha, la Puesta en Operación Comercial y la Explotación, son responsabilidad del CONCESIONARIO y deberán ser ejecutadas conforme al EDI aprobado, asumiendo plena responsabilidad por los resultados, y asegurando su funcionamiento conforme a los Niveles de Servicio a que se refiere el Anexo 7."

Integral (SCADA BMS) y Sistema de Control de Pasajeros, cuentan con 52%, 42% y 0% de certificación, respectivamente.

- **En cuanto a las Pruebas SAT-Sistema No Ferroviarios**, se advierte que las 3 pruebas se encuentran ejecutadas por encima del 94%; no obstante, mantienen un porcentaje de certificación por debajo del 83%.
- **Las Pruebas de Integración**, correspondiente a las Pruebas SAT-Sistemas de Integración, se encuentran ejecutados al 73%; no obstante, su certificación está por debajo del 20%.

Cabe indicar que, el 04 de mayo de 2022, la Comisión efectuó una visita de inspección a las instalaciones de la Etapa 1A del Proyecto (Estaciones Evitamiento E-20, Óvalo Santa Anita E-21, Colectora Industrial E-22, Mercado Santa Anita E-24 y Patio Taller Santa Anita), con el acompañamiento de los representantes de OSITRAN, el MTC, la ATU, el Supervisor CSIL2 y el Concesionario, quienes suscribieron el ACTA N° 1-2022-SCC-CCL2ML (en adelante, Acta de inspección), evidenciándose lo siguiente:

Cuadro N° 6
Visita de inspección a las Estaciones E20, E21, E22, E24 y Patio Taller Santa Anita de la Etapa 1A, realizada el 4 de mayo de 2022

Item	Infraestructura	Descripción
1	PATIO TALLER DE SANTA ANITA: PUESTO CENTRAL DE OPERACIONES – PCO	
	 	-De acuerdo a CSIL2, las Obras Civiles, de Instalaciones Ferroviarias, de Arquitectura y Material Rodante se encuentran al 100%; no obstante, en relación a las Obras de instalaciones ferroviarias se encuentran al 98% dado que según "(...) <i>señaló que existen observaciones menores a las Instalaciones Electromecánicas No Ferroviarias</i>" - En relación a las pruebas SIT, CSIL2 manifiesta que 7 de dichas pruebas se mantienen pendientes de ejecución; estando 6 con "comentarios" para subsanación por parte del Concesionario y 42 con observaciones por subsanar por parte del Concesionario. -En relación al Sistema de Control de Pasajeros el Concesionario manifestó que no podrá implementar dicho sistema mientras el Concedente no le proporcione el Sistema de Recaudo a nivel 4. Frente a ello, se aprecia que tanto la ATU y el MTC mantienen posiciones contrarias al Concesionario dado que consideran que no corresponde remitir dicho insumo.
2	ESTACIONES MERCADO SANTA ANITA (E24), EVITAMIENTO (E20), ÓVALO DE SANTA ANITA (E21) y COLECTORA INDUSTRIAL (E22)	
	  Estación Mercado Santa Anita (E24) Estación Evitamiento (E20)   Estación Óvalo Santa Anita (E21) Estación Colectora Industrial (E22)	-De acuerdo a CSIL2, las Obras de Arquitectura se encuentran al 100%; no obstante, los trabajos relacionados con las Instalaciones no Ferroviarias, e Instalaciones Ferroviarias se encuentran al 98% dado que "(...) <i>existen observaciones menores a las Instalaciones Electromecánicas No Ferroviarias</i>"

Fuente: ACTA N° 1-2022-SCC-CCL2ML de 4 de mayo de 2022.

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente.

Del Acta de Visita se advierte que, existen observaciones realizadas a las Instalaciones Electromecánicas no Ferroviarias, así como partidas pendientes de ejecución relacionadas con las Instalaciones Electromecánicas Ferroviarias en las Estaciones E20, E21, E22, y. Del mismo modo, en el Patio Taller se mantiene pendiente la culminación de las Obras Civiles e Instalaciones Ferroviarias y No Ferroviarias en la Etapa 1A. Asimismo, se ha identificado que existe divergencia de posiciones entre el Concesionario y el MTC-ATU respecto de la implementación del Sistema de Control de Pasajeros (SCP), que forma parte de las Pruebas SAT-Sistemas Ferroviarios, las cuales están vinculadas al suministro de insumos necesarios para el desarrollo del sistema de recaudo a nivel 4 y al suministro de las Tarjetas Interoperables de Transporte (TIT). La mencionada divergencia de posiciones se ve reflejada en el porcentaje de avance de ejecución y certificación de 0% reportada por CSIL2 en la Ficha Semanal N° 363. Lo expuesto se puede advertir en los siguientes documentos:

- i) Acta de Inspección donde el Concesionario ha expresado que “no podrá implementar este sistema si es que no cuenta con el Sistema de Recaudo a nivel 4, el mismo que debe ser proporcionado por el Concedente”, ante lo cual el MTC y la ATU han manifestado que no corresponde remitir la información requerida por el Concesionario.
- ii) Comunicaciones remitidas por el Concesionario y el pronunciamiento de la ATU²², conforme el siguiente detalle:

Cuadro N° 7
Estado situacional del Sistema de Control de Pasajeros

ITEM	Comentario del Concesionario (CL2ML)	Respuesta de la ATU a los Comentarios del CL2ML
1	Mediante Carta N° ML2-SPV-CARTA-2021-3676 remitida al MTC el 17/12/2021, el Concesionario señaló: <i>“(…) al día de hoy el Concedente aún no ha cumplido con proporcionar todo lo necesario para autenticar o acceder a los Módulos SAM. Cabe señalar que las claves de autenticación que incluyó el Concedente en la entrega de los Módulos SAM y TIT del 06 de julio es un parámetro de seguridad nuevo, que no está contemplado en la información del mapping entregada en setiembre del 2019 ni en la entrega de los Módulos SAM y TIT realizada el 14 de enero de 2021.</i> <i>“(…) solicitud del Concedente consistente en entregar un cronograma y plan de pruebas del SCP, por favor solicitamos remitirse a nuestras declaraciones realizadas mediante carta ML2-SPV-CARTA-2021-2786 del 30 de setiembre del 2021, en el sentido de que dicho cronograma se encuentra a la fecha impactado, debido a la entrega tardía o falta de entrega por parte del Concedente de los insumos necesarios para el desarrollo del SCP y, en virtud de lo mencionado, no es posible tener certeza sobre las fechas que deben servir de insumo para la elaboración dicho cronograma. Sin perjuicio de lo anterior, el Concedente también puede remitirse al reporte mensual donde se detalla el progreso del SCP, el mismo que a la fecha informa que el equipamiento del SCP está prácticamente ejecutado. Así mismo mediante carta ML2-SPV-CARTA-2021-3134 de fecha 05 noviembre 2021 se ha explicado que las pruebas FAT del Software del SCP se ejecutaron, aun con la ausencia de los insumos del Concedente: (…).</i> <i>“(…) solicitamos al Concedente su colaboración a fin de lograr el acceso a los Módulos SAM y TIT, así como la entrega de los insumos pendientes para el desarrollo del SCP a la máxima brevedad posible, a fin de evitar más retrasos en la ejecución del Proyecto, por los cuales el Concesionario se exige de toda</i>	La ATU, mediante el Informe Técnico N° D-000080-2022-ATU/DIR-SIGT de 24/02/2022, dio respuesta a la Carta N° ML2-SPV-CARTA-2021-3676 remitida por el Concesionario, indicando lo siguiente: <i>“3.1 (...) el Concesionario transcurridos más de dos (02) meses después de la entrega de los Módulos SAM y TIT (realizada el 06 de julio de 2021), cuestionó la entrega de los Módulos SAM y TIT entregados, remitiendo la Carta ML2-SPV-CARTA-2021-2456, donde adjunta el documento “SICE-ML2-AFC-NT-043 – Análisis técnico de Módulos SAM y TIT, entregados por el Concedente”, que contiene los resultados, de la supuesta revisión hecha por su integrador tecnológico SICE, el cual ha sido revisado en su totalidad por esta Subdirección, sin encontrar observaciones concretas, ni fundamentos reales técnicos, donde no se denotan los pasos que ha seguido el Integrador Tecnológico para poder acceder y en que radican sus dudas para acceder; por lo que se debe señalar que la emisión del citado documento de SICE, constituye claramente una maniobra dilatoria por parte del Concesionario, en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales. (...)”</i> <i>3.3 (...) manifestación errónea de parte del Concesionario, en la misma Carta ML2-SPV-CARTA-2021-3676, es “la omisión de información para el acceso con claves de autenticación por parte del Concedente” que, según el Concesionario, debió ser entregada junto a los módulos SAM de campo y las tarjetas TIT. Al respecto aclaramos que, el acceso a los Módulos SAM si es posible, (...), señalándole que puede acceder fácilmente, mediante la documentación de NXP (...), clase 0x8X, instancia 0xA4. (...)”</i> IV. CONCLUSIONES <i>4.3 Al día de hoy, se desconoce el estadio real del desarrollo del software del Sistema de Control de Pasajeros que es una obligación contractual del Concedente (Sic). Tanto el Concedente como la ATU, en reiteradas ocasiones le ha solicitado al Concesionario que remita el “Cronograma y plan</i>

²² Solicitados por la Comisión, mediante los Oficios N° 014, 015 y 018- 2022-CG/APP-PL2ML de 6, 16 y 17 de mayo de 2022, respectivamente.

ITEM	Comentario del Concesionario (CL2ML)	Respuesta de la ATU a los Comentarios del CL2ML
	<u>responsabilidad y se reserva el derecho a reclamar el mayor costo y plazo asociado a dichos impactos.</u> [Subrayado agregado]	de pruebas del Sistema de Control de Pasajeros del Proyecto (...), con el objetivo que sea puesto en conocimiento de ATU, y se le pueda brindar seguimiento a los avances realizados, lo cual a la fecha no ha ocurrido, por lo que se desconoce el estado real del desarrollo del software del SCP, que debe estar desarrollando el Concesionario, estando próxima la puesta en marcha del tramo 1A. [Subrayado y énfasis agregado]
2	Mediante Carta N° ML2-SPV-CARTA-2021-3718 de 27/12/2021 dirigida al MTC, el Concesionario señaló: <u>"(...), solicitamos al Concedente brindar los insumos pendientes para el desarrollo del SCP a la brevedad posible, a fin de evitar más retrasos en la ejecución del proyecto, por los cuales el Concesionario se exime de toda responsabilidad y se reserva el derecho a reclamar el mayor costo y plazo asociado a dichos impactos en el Arbitraje CIADI N° ARB/21/41, sin perjuicio del ejercicio de cualquier otro tipo de acción que el Concesionario se reserva expresamente."</u> [Subrayado agregado]	La ATU, mediante el Informe Técnico N° D-000059-2022-ATU/DIR-SIGT de 07/02/2022, dio respuesta a la Carta N° ML2-SPV-CARTA-2021-3718 de 27/12/2021, remitida por el Concesionario, indicando lo siguiente: "(...) IV. CONCLUSIONES 4.1 (...), se ha demostrado que los supuestos insumos que menciona el Concesionario, "aún faltan ser entregados", fueron efectivamente entregados por la AATE y la ATU en su debida oportunidad; así como también, resaltar que se ha brindado el apoyo técnico y se continúa ofreciendo al Concesionario, aun cuando se desconoce el estado real del desarrollo del software del Sistema de Control de Pasajeros, pues el Concesionario no ha remitido información sobre el "Cronograma y Plan de Pruebas" durante los años 2020; 2021 y lo que va de este año." [Énfasis agregado]
3	Mediante Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0133 de 17/01/2022, dirigida al MTC, el Concesionario señaló: <u>"(...) con relación al insumo referido a las credenciales para el acceso FTP al servidor implementado como repositorio para el intercambio de información entre el Nivel 3 y el Nivel 4 (en adelante, el "Insumo"), trasladado por el Concedente con fecha 7 de octubre de 2021 (...).</u> <u>(...) el Integrador Tecnológico manifiesta que (...) el referido Insumo entregado constituye una solución provisional e incompleta a efectos de poder realizar la integración de la información disponible y gestionada por el Concesionario con la información de otros concesionarios y el mismo Concedente.</u> <u>"(...) dejamos expresa constancia que el Insumo entregado (...) es una solución provisional e incompleta que no cumple con las condiciones para poder realizar el intercambio de información entre el Nivel 3 y el Nivel 4."</u> [Subrayado y énfasis agregado]	La ATU, mediante el Informe Técnico N° D-000072-2022-ATU/DIR-SIGT de 18/02/2022, dio respuesta a la Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0133 de 17/01/2022, remitida por el Concesionario, indicando lo siguiente: <u>"3.8 En ese sentido el Concesionario está obligado a desarrollar el SCP, en cumplimiento del Contrato de Concesión, Anexo 6, numeral 4.12.3, hasta el Nivel 3; por ende, no correspondería que se entregue información referida al Nivel 4, (...)</u> <u>3.10 En ese sentido, se le debe aclarar al Concesionario, que la información solicitada sobre el Nivel 4, no constituye impedimento para que el Concesionario cumpla con su obligación de diseñar, ejecutar, garantizando niveles óptimos de disponibilidad, fiabilidad, mantenibilidad y seguridad del SCP a la fecha al Nivel 3, no siendo facultad del Concesionario obligar al Concedente, en remitir ningún tipo de información sobre el Nivel 4.</u> <u>3.11 Nuevamente, recalcar que cualquier información sobre el Sistema de Recaudo Integrado Nivel 4, será proporcionada por el Concedente, cuando este lo estime conveniente como Autoridad. (...)</u> IV. CONCLUSIONES 4.1 Se le debe aclarar al Concesionario, que <u>la información solicitada sobre el Nivel 4, no constituye impedimento para que el Concesionario cumpla con su obligación contractual de diseñar, ejecutar, garantizando niveles óptimos de disponibilidad, fiabilidad, mantenibilidad y seguridad del SCP a la fecha al Nivel 3, (...).</u> 4.2 El Concesionario debe abocarse a cumplir con la implementación del SCP hasta el Nivel 3, respecto a la Centralización de la Información, que permita realizar una recaudación eficiente y no buscar más pretextos, como claramente queda comprobado con el presente análisis, (...). 4.3 Al día de hoy, se desconoce el estado real del desarrollo del software del Sistema de Control de Pasajeros que es una obligación contractual del Concesionario. (...)" [Subrayado agregado]
4	Mediante Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0137 de 19/01/2022, dirigida al MTC, el Concesionario señaló: <u>"(...) el Concesionario deja constancia que continua (Sic) a la espera de la definición de la fecha por parte del Concedente para la realización de la Visita técnica del consultor del Concedente a los laboratorios del Integrador Tecnológico del Concesionario. Tomar en cuenta que el Concedente ha solicitado esta visita técnica con la finalidad de dar acceso a los módulos SAM entregados el 7 de julio del 2021."</u>	La ATU mediante el Informe N° D-000052-2022-ATU/DIR-SIGT de 27/01/2022, dio respuesta a la Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0137 de 19/01/2022, remitida por el Concesionario, quien indicó lo siguiente: <u>"3.1 El Concesionario señala que la entrega de los Módulos SAM y las TIT constituyen insumos pendientes de entrega; ante esto debemos manifestar que no es correcto lo que se señala, pues tanto los Módulos SAM como las TIT fueron entregadas con fecha 06 de julio de 2021, para que el</u>

ITEM	Comentario del Concesionario (CL2ML)	Respuesta de la ATU a los Comentarios del CL2ML
	Tal como se manifiesta en la comunicación de la referencia a) la importancia de atención de este insumo es urgente, por lo tanto, solicitamos al Concedente su colaboración a fin de llevar a cabo la referida visita técnica y con ello lograr el acceso a los Módulos SAM y TIT, a fin de evitar más retrasos en la ejecución del proyecto, por los cuales el Concesionario se exime de toda responsabilidad y se reserva el derecho a reclamar el mayor costo y plazo asociado a dichos impactos" [sic] [Subrayado agregado]	Concesionario pudiera realizar pruebas finales, en el entendido que supuestamente se encontraba en la etapa de producción; más aun considerando que, estamos ante la próxima puesta en marcha del Tramo 1A de la Línea 2 del Metro de Lima. En este punto es preciso señalar, que a la fecha es desconocido tanto por el Concedente, como por la ATU, el estado real de la etapa en la que se encuentra el desarrollo del software del Sistema de Control de Pasajeros por parte del Concesionario, pues se le ha solicitado en reiteradas ocasiones, que remita un "Cronograma y plan de pruebas del SCP", lo cual a la fecha no ha ocurrido." [Subrayado agregado]
5	Mediante Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0262 remitida al MTC el 01/02/2022, el Concesionario señaló: (...) nos dirigimos a usted con relación a la obligación de su representada de adquirir, inicializar y suministrar las Tarjetas Interoperables de Transporte (TIT) al Concesionario, las cuales son indispensables para iniciar la Explotación del Proyecto, conforme lo dispone el Contrato de Concesión y la normativa emitida por su representada. "(...) le solicitamos se sirva tomar las medidas necesarias para la adquisición y suministro de las TIT entre ellas rogamos por favor remitirnos un calendario, la frecuencia de reposiciones y la cantidad de tarjetas que nos será entregada conforme a su proyección de la demanda, en caso no lo haya ya llevado a cabo, de acuerdo con las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión y la normativa aplicable, esto es, acorde a la demanda proyectada por el Estado Peruano para la Explotación de la Etapa 1A y debidamente inicializadas." [Subrayado agregado]	La ATU mediante el Informe Técnico N° D-000060-2022-ATU/DIR-SIGT de 08/02/2022, dio respuesta a la Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0262 del 01/02/2022, remitida por el Concesionario, quien indicó como sigue: (...) 3.14 Finalmente ha quedado comprobado que, el Concesionario está tratando de generar confusión, con interpretaciones equivocadas respecto a lo establecido por la Autoridad en el Estándar de Interoperabilidad Tecnológica para el Sistema de Recaudo Único; así mismo, se debe indicar al Concesionario que el Contrato de Concesión NO establece que el Concedente deba suministrarle tarjetas al Concesionario Metro de Lima Línea 2, por lo tanto estas supuestas solicitudes del Concesionario, carecen de legitimidad en el marco del presente Contrato de Concesión". (...) IV. CONCLUSIONES 1.1 (...) se ha demostrado que el Concesionario es el único responsable como proveedor, implementador y explotador del Sistema de Control de Pasajeros, de suministrar las TIT para la fase de prueba y explotación del Metro de Lima Línea 2, como está establecido en la Clausula 8.11 del Contrato de Concesión, el cual implica la provisión de las tarjetas y el desarrollo de todas las actividades vinculadas a la distribución, puesta en servicio, control entre otras. Por lo tanto, el Contrato de Concesión no establece que el Concedente deba suministrar las TIT al Concesionario. 1.2 Respecto al contenido del Estándar de Interoperabilidad Tecnológico del Sistema de Recaudo, en el mismo no se establece que sea el Concedente qudeba adquirir y suministrar las TIT al Concesionario Línea 2, de acuerdo a lo señalado en los numerales 3.12; 3.13 y 3.14 del presente Informe. [sic] [Subrayado agregado]
6	Mediante Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0248 de 04/02/2022 dirigida al MTC, el Concesionario señaló: "(...) solicitamos al Concedente brindar la atención pertinente para la entrega de los insumos necesarios para el desarrollo del Sistema de Control de Pasajeros a la mayor brevedad posible y evitar así más retrasos en el Proyecto, retrasos por los cuales el Concesionario se exime de toda responsabilidad y se reserva el derecho a reclamar el mayor costo y plazo asociado a dichos impactos en el Arbitraje CIADI N° ARB/21/41, sin perjuicio del ejercicio de cualquier otro tipo de acción que el Concesionario se reserva expresamente." [Subrayado y énfasis agregado]	La ATU mediante el Informe N° D-000085-2022-ATU/DIR-SIGT de 09/03/2022, dio respuesta a la Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0248 de 04/02/2022, remitida por el Concesionario, quien indicó como sigue: "3.37 (...) toda la documentación técnica fue derivada al Concesionario en su debido momento y que la misma fue base para la definición del Estándar de Interoperabilidad Tecnológica de la ATU, para el desarrollo de las Plataformas de Seguridad e Inicialización de Tarjetas de la ATU y para la elaboración de los módulos SAM y tarjetas TIT entregados al Concesionario (...). IV. CONCLUSIONES 4.1 (...) se procedió al acceso a los Módulos SAM con las claves entregadas el 06 de julio de 2021, con éxito tanto en la plataforma del Consultor PalmaTools, como en el entorno del Integrador Tecnológico SICE (aplicativo RFIDDISCOVER de libre descarga en la web de NXP); por lo que queda comprobado que el acceso de los Módulos SAM, desde su entrega el 06 de julio de 2021, (...), lo cual claramente constituye una conducta de mala fe contractual por parte del Concesionario con su Integrador Tecnológico SICE, al haber señalado durante siete (07) meses que no podían acceder a los Módulos SAM con las Claves de autenticación entregadas. (...)

ITEM	Comentario del Concesionario (CL2ML)	Respuesta de la ATU a los Comentarios del CL2ML
		4.4 (...) en reiteradas ocasiones le ha solicitado al Concesionario que remita el "Cronograma y plan de pruebas del Sistema de Control de Pasajeros del Proyecto (...), con el objetivo que sea puesto en conocimiento de ATU (...), lo cual a la fecha no ha ocurrido, por lo que <u>se desconoce el estado (Sic) real del desarrollo del software del SCP, que debe estar desarrollando el Concesionario, estando próxima la puesta en marcha del tramo 1A.</u>" [Subrayado y énfasis agregado]
7	Mediante Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0972 remitida al MTC el 07/04/2022, el Concesionario señaló: <u>"(...) exhortamos al Concedente a planificar y tomar las previsiones necesarias para que la referida integración, así como la implementación de mecanismos de pago por medios electrónicos, que se lleve a cabo sin contratiempos que pudieran afectar a la correcta ejecución del Contrato de Concesión, al Concesionario o a los Usuarios.</u> <u>(...) manifestar nuestra absoluta discrepancia con lo expuesto por la ATU (...), en el que erradamente se concluye que es obligación de mi representada "la adquisición, distribución y puesta en servicio de las TIT".</u> [Subrayado agregado]	La ATU mediante el Informe Técnico N° D-000115-2022-ATU/DIR-SIGT de 21/04/2022, dio respuesta a la Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0972 del 07/04/2022, remitida por el Concesionario, quien indicó como sigue: "(...) 3.5. A mayor abundamiento, en cuanto a la fabricación, inicialización y distribución de las TIT, tal como se especifica en el numeral 5.5.9. del Estándar, el Operador es el que debe acudir a un proveedor de tarjetas, certificado por la ATU, en cumplimiento del Estándar, quien estará a cargo de la fabricación e inicialización de las TIT; por lo que es el Operador de Transporte quien debe adquirirlas en el marco de su libre decisión comercial y riesgos, garantizando el suministro de Tarjetas para poder operar, y luego ser distribuidas conforme lo considere como operador. (...) IV CONCLUSIONES 4.1 De acuerdo a los argumentos mencionados, <u>ha quedado demostrado que es el Concesionario el único responsable como proveedor, implementador y explotador del Sistema de Control de Pasajeros, de suministrar las TIT para la fase de prueba y explotación del Metro de Lima Línea 2, considerando que las TIT son indispensables para la operación del Proyecto y prestación del servicio que es una obligación contractual del Concesionario; como está establecido en la Cláusula 8.11 del Contrato de Concesión, (...). Por lo tanto, el Contrato de Concesión no establece que el Concedente deba suministrar las TIT al Concesionario.</u> [Subrayado agregado]
8	Mediante Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0425 remitida al MTC el 21/02/2022, el Concesionario señaló: <u>"3. (...) con relación al equipamiento que se encontraba pendiente de instalación, les informamos que planificamos su pertinente traslado e instalación teniendo en cuenta el impacto generado por la falta de entrega de insumos por parte del Concedente, la cual ha afectado la ruta crítica y en consecuencia retrasó la fecha de culminación de la implementación del Sistema de Control de Pasajeros (...). Todo ello con el objetivo de mitigar en la medida de lo posible los impactos en costo derivados de los incumplimientos del Concedente, como, por ejemplo, extra costos por almacenamiento, mantenimiento de equipamientos, entre otros. Como les hemos informado en ocasiones anteriores, nos reservamos expresamente el derecho de reclamar en el Arbitraje CIADI N° ARB/21/41 el impacto en plazo y costo que los incumplimientos del Concedente han ocasionado en relación con la implementación del Sistema de Control de Pasajeros, sin perjuicio del ejercicio de cualquier otro tipo de acción que estimemos conveniente."</u> [Subrayado agregado]	La ATU, mediante el Informe Técnico N° D-000105-2022-ATU/DIR-SIGT de 05/04/2022, dio respuesta a la Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0425 del 21/02/2022, quien indicó como sigue: "(...) IV. CONCLUSIONES (...) 4.4 <u>No existe información pendiente de entrega, que le sea contractualmente exigible al Concedente ni a la ATU como órgano de apoyo técnico, (...). Los retrasos respecto a la puesta en operación de la Etapa 1 A, es exclusiva y directamente imputable al Concesionario. (...)"</u> [Subrayado y énfasis agregado]

Fuente: Mediante los Oficio N° D-000805, N° D-000859 y N° D-000865-2022-ATU/GG de 11, 18 y 19 de mayo de 2022, respectivamente
Elaborado por: Comisión de Control concurrente

Del cuadro precedente, se aprecia que desde 2 de setiembre de 2021, el Concesionario ha requerido diversos "insumos"²³ a la ATU-MTC a fin de implementar el SCP establecido en la Cláusula 4.12 del del Anexo 6 del Contrato de Concesión; asimismo indica que no podrá implementar este sistema por la falta de insumos²⁴ y que ello está afectado la ruta crítica y la fecha de culminación de la implementación del SCP. Al respecto, los insumos a los que hace alusión²⁵ el Concesionario, son -entre otros- los siguientes:

- Sistema de Tarjetas Interoperables de Transporte (TIT)
- Módulo de Acceso Seguro (SAM)
- Mapping.
- Sistema de Recaudo Único (SRU) a Nivel 4²⁶

Adicional a ello, se advierte que el Concesionario también solicita las condiciones necesarias para implementar el Nivel 3 del SCP, señalando que son obligaciones del Concedente la adquisición, inicialización y suministro de las TIT, así como contar con un Sistema de Recaudo a Nivel 4, las cuales son indispensables para el inicio de la Puesta en Operación de la Etapa 1A de Proyecto. Asimismo, manifiesta que los insumos entregados por el Concedente, constituyen una solución provisional e incompleta que no cumple con las condiciones para realizar el intercambio de información entre el Nivel 3 y el Nivel 4.

Por su parte, la ATU-MTC en atención a las comunicaciones remitidas por el Concesionario, da respuesta a las alegaciones señaladas por el Concesionario respecto de los Niveles 3 y 4 del SCP, así como la accesibilidad a los módulos SAM y TIT entregados, señalando que los insumos mencionados por el Concesionario fueron entregados por el Concedente en su debida oportunidad. Asimismo, indica que la información solicitada por el Concesionario sobre el Sistema de Recaudo Único a Nivel 4, no constituye impedimento para que éste cumpla con su obligación de implementar el SCP al Nivel 3.

Sobre el particular, lo vinculado a lo declarado por el Concesionario y la ATU-MTC versa sobre las cláusulas del Contrato de Concesión siguientes:

"8.11. Corresponde al CONCESIONARIO la limpieza e iluminación de las estaciones y demás Bienes de la Concesión, la venta de boletos y otros medios de pago, la difusión de la información a los pasajeros así como la atención de los reclamos de los Usuarios, y el resguardo de la seguridad pública de los Usuarios en estaciones, trenes y demás Bienes de la Concesión, de conformidad con los Niveles de Servicio del presente Contrato y las Leyes y Disposiciones Aplicables.

(...)

²³ El Concesionario cita el término de "insumos" en sus Cartas N° ML2-SPV-CARTA-2022-0425 del 21 de febrero de 2022, N° ML2-SPV-CARTA-2022-0248 de 04 de febrero de 2022, N° ML2-SPV-CARTA-2021-3718 de 27 de diciembre de 2021 y N° ML2-SPV-CARTA-2021-3676 de 17 de diciembre de 2021, las cuales fueron remitidas al MTC.

²⁴ Según la Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0425 remitida al MTC el 21 febrero de 2022, así como el Acta de Visita.

²⁵ Resolución Directoral N° 01-2020-ATU/DIR de 12 de noviembre de 2020

Anexo N° I

ESTÁNDAR DE INTEROPERABILIDAD TECNOLÓGICA DEL SISTEMA DE RECAUDO ÚNICO PARA LIMA Y CALLAO Versión 1.0

3.7. Mapping: Corresponde a la estructura de datos o de aplicaciones y ficheros de una tarjeta inteligente

3.10. SAM (Módulo de Acceso de Seguridad o Secure Module Access): Se utiliza para mejorar la seguridad rendimiento y en los dispositivos la criptografía, comúnmente en dispositivos que necesitan realizar una transacción segura, como terminales de pago. El módulo SAM se encarga de toda la gestión de claves y la criptografía de una manera segura."

3.16 TIT: Tarjeta Interoperable Transporte. Es una tarjeta con circuitos integrados, que permite la ejecución de ciertas lógicas programadas. La seguridad electrónica se provee primordialmente mediante la codificación criptográfica garantizando a la confiabilidad de la información que contiene.

"V. DEL SISTEMA DE RECAUDO ÚNICO

4.1 Es la Unidad de gestión que se encarga de la venta, recarga, distribución y validación de los medios de acceso al Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, así como de la custodia y administración de los ingresos respectivos. Es la responsable de su equipamiento, de la interconexión de la flota con el Sistema y de la información al usuario sobre su funcionamiento, entre otros(...)."

²⁶ Conforme se señala en el Acta de Visita

Anexo 6

(...)

4.12 SISTEMA DE CONTROL PASAJEROS

El sistema de control de pasajeros es el conjunto de equipos e instalaciones estructurado para satisfacer las siguientes necesidades básicas, que se presentan en las estaciones”

(...)

El Sistema de Recaudo de la Línea 2 y Ramal Av Faucett - Av Gambetta de la Red Básica del metro de Lima y Callao será administrado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones o por quien él designe.”

(...)

El sistema comprende

(...)

6. Software

(...)

“4.12.1 Estándares

(...)

El CONCESIONARIO deberá implementar el sistema de control de pasajeros en base al mapping de memoria de la tarjeta y las especificaciones funcionales del software de los diferentes equipos del sistema que serán proporcionados por el CONCEDENTE”

[Subrayado agregado]

De lo expuesto, se advierte que tanto el Concesionario como la ATU-MTC tienen diferentes posiciones respecto de la aplicación de la Cláusula 8.11 y 4.12 del Anexo 6 del Contrato de Concesión en lo que refiere al SCP, al mantener discrepancias respecto al desarrollo del nivel 3 o 4 del Sistema de Recaudo y al suministro de las TIT para la implementación del SCP, situación que subsiste desde hace aproximadamente diez (10) meses²⁷, plazo en el cual las partes han cursado diversas comunicaciones, sin solucionar las referidas discrepancias, dilatando la ejecución y culminación de la implementación del SCP, lo cual impacta en la culminación y aceptación de las obras de la Etapa 1A, retrasa las pruebas de puesta en marcha (GoA2) y posterga la puesta en operación comercial de la referida etapa, situación que continúa dilatando el aprovechamiento oportuno de esta infraestructura por parte de los usuarios.

b. Con relación a la Certificación de Material Rodante

De acuerdo con la cláusula 6.28 del Contrato de Concesión, para cada etapa y a efectos de iniciar las Pruebas de Puesta en Marcha, el Concesionario deberá obtener la Certificación del Material Rodante por parte de un Asesor Independiente de Seguridad, contratado por el Regulador, de acuerdo a las Leyes y Disposiciones Aplicables.

Sobre el particular, mediante Oficio N° 00003-2022-CG/APP-PL2ML de 18 de febrero de 2022, la Comisión solicitó al OSITRAN el estado situacional de la obtención del Certificación de Material Rodante. En respuesta, OSITRAN, mediante Memorando N° 00043-2022-JCFM-GSF-OSITRAN de 3 de marzo de 2022, adjunto al Oficio N° 02055-2022-GSF-OSITRAN de 4 de marzo de 2022, señaló que “(...) El Asesor Independiente de Seguridad (CERTIFER) contratado por OSITRAN de acuerdo al Contrato de Concesión ya ha emitido la certificación del material rodante, (...)”²⁸ para lo cual, adjuntó el documento “Referencia 2022_6”, del

²⁷ Contados desde la fecha de entrega de los Módulos SAM y TIT, realizado el 06 de julio de 2021.

²⁸ A efectos de acreditar dicha afirmación, mediante Memorando N° 00043-2022-JCFM-GSF-OSITRAN, adjunto al Oficio N° 02055-2022-GSF-OSITRAN, el OSITRAN señala adjuntar el documento “Referencia 2022_6”, del 2 de febrero de 2022, mediante el cual el Jefe de Proyecto del Asesor Independiente de Seguridad (ISA) - CERTIFER, señala lo siguiente:

- El informe se ha emitido a la **finalización del proceso de Fabricación y Montaje del Material Rodante**, con el alcance detallado en dicho Informe.

2 de febrero de 2022, el cual se señala que “El Asesor certifica que el proceso de Fabricación y Montaje (...)”, .

En ese sentido, se verifica que el Concesionario cuenta con el Certificado de Material Rodante, siendo una de las condiciones necesarias para iniciar las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) conforme a lo establecido en la cláusula 6.50 del Contrato de Concesión.

c. Con relación al Protocolo de Pruebas

Conforme la cláusula 6.48 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá contar con Protocolos de Pruebas aprobados para cada Prueba de Puesta en Marcha, debiendo recoger lo establecido en las Especificaciones Técnicas Básicas de las Obras y el Material Rodante, tal como señala a continuación:

“(…)”

6.48 Conforme a lo dispuesto por la Cláusula 6.51 y 6.53, el CONCESIONARIO deberá contar con Protocolos de Pruebas debidamente aprobados para cada Prueba de Puesta en Marcha. Estos protocolos deberán recoger lo establecido en las Especificaciones Técnicas Básicas de las Obras y el Material Rodante. (...)”.

Al respecto, mediante el Oficio N° 00003-2022-CG/APP-PL2ML de 18 de febrero de 2022, la Comisión solicitó al MTC, información relacionada con los Protocolos de Prueba aprobados correspondientes a la Etapa 1A. En respuesta, mediante el Oficio N° 1354-2022-MTC/19 de 25 de febrero de 2022, el MTC informó que, a través del Oficio N° 0726-2022-MTC/19 de 1 de febrero de 2022 y Oficio N° 0912-2022-MTC/19 de 8 de febrero de 2022, aprobó el Plan de Pruebas de Puesta en Marcha GoA2 y Protocolos en Modo Normal, Emergencia y Degradado, respectivamente.

En ese sentido, de la información remitida por el MTC, se verifica que el Concesionario cuenta con los Protocolos de Pruebas aprobados, siendo una de las condiciones necesarias para el inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) de la Etapa 1A.

De lo expuesto en los literales a, b y c, respecto de las condiciones necesarias para iniciar con las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) de la Etapa 1A, se obtiene el siguiente estado situacional:

Cuadro N° 8
Condiciones necesarias para iniciar las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) de la Etapa 1A

Condición establecida en la cláusula 6.50 del Contrato de Concesión		Estado situacional
(i)	Acta de Aceptación de las Obras	No se cuenta con el Acta de Aceptación de Obras de la Etapa 1A
(ii)	Certificación de Material	Si cuenta con certificación
(iii)	Protocolo de Pruebas aprobado.	Si cuenta con Protocolos Aprobados.

Fuente: Cláusula 6.50 del Contrato de Concesión, Oficio N° 0726-2022-MTC/19 de 1 de febrero de 2022, N° 0912-2022-MTC/19 de 8 de febrero de 2022 y el ACTA N° 1-2022-SCC-CCL2ML de 4 de mayo de 2022.

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente.

Del cuadro mostrado, se advierte que, al cierre del presente informe, el Concesionario no ha cumplido con una de las condiciones establecidas en la cláusula 6.50 del Contrato de Concesión, para poder iniciar las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2), aun cuando el plazo máximo para ejecutarlas venció el 23 de octubre de 2021, debido a que -entre otros- continúa

- El Asesor certifica que el proceso de Fabricación y Montaje de dicho subsistema cumple con lo que se establece en las normas CENELEC mencionadas en lo relativo a la Seguridad, en el contexto de las acotaciones y recomendaciones incluidas en las mencionadas conclusiones.”

[énfasis agregado]

ejecutando las Pruebas SAT-Sistemas No Ferroviarios y Ferroviarios y que se ha identificado que MTC-ATU mantienen una divergencia de posiciones con el Concesionario respecto del desarrollo del Sistema de Recaudo a nivel 4 y suministro de las TIT para la implementación del Sistema de Control de Pasajeros, que forma parte de las Pruebas SAT-Sistemas Ferroviarios, situación que continúa retrasando la Aceptación de las Obras de la Etapa 1A, el Inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) y la Puesta en Operación Comercial del servicio y el aprovechamiento oportuno de esta infraestructura por parte de los usuarios.

2. Certificados de Habilitación Ferroviaria de los Trenes (GoA2)

De acuerdo con la cláusula 6.56²⁹ del Contrato de Concesión, una vez culminadas las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2), el Concedente emitirá los respectivos Certificados de Habilitación Ferroviaria del Material Rodante, siendo este uno de los requisitos para la Puesta en Operación Comercial.

Sin embargo, como se ha señalado en el numeral A) del presente informe, y de lo señalado por el MTC mediante Oficio N° 1354-2022-MTC/19 de 25 de febrero de 2022³⁰, las Pruebas de puesta en Marcha (GoA2) aún no se han iniciado, situación que pospone la obtención de este Certificado, necesario para la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A.

3. Reglamento Operativo Interno (R.O.I) y los Planes de Contingencias

Conforme lo establecido en la Sección I: Antecedentes y Definiciones del Contrato de Concesión, el Reglamento Operativo Interno (en adelante, ROI), es el reglamento que deberá tener y aplicar el Concesionario para cumplir con lo establecido en el Anexo 7 y en las Leyes y Disposiciones Aplicables, y que contiene las normas de seguridad y los procedimientos para el movimiento operativo de los trenes, así como los deberes del personal involucrado y otras normas operativas. A su vez, el numeral 2.2.43 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, señala que dicho reglamento deberá ser presentado en un plazo no menor de noventa (90) días calendario antes del Inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha de la Primera Etapa A del Sistema.

Al respecto, la Comisión solicitó a la ATU, MTC y OSITRAN³¹, información relacionada con la aprobación del R.O.I. De la información remitida por dichas entidades³², se verifica que el R.O.I. fue aprobado por el MTC mediante Oficio N° 6544-2021-MTC/19 de fecha 28 de diciembre de 2021, cumpliendo el requisito necesario para la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A.

Por otro lado, el numeral 2.2.49³³ del Anexo 7 del Contrato de Concesión dispone que el Concesionario deberá contar con Planes de Contingencias aprobados antes de las Pruebas

²⁹ "6.56

(...)

Concluido el periodo de Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2), el CONCEDENTE emitirá los respectivos Certificados de Habilitación Ferroviaria del Material Rodante. (...)"

³⁰ Mediante Oficio N° 1354-2022-MTC/19 de 25 de febrero de 2022 el MTC señaló que emitirá los correspondientes Certificados de Habilitación Ferroviaria de los Material Rodante posterior a la finalización del Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2), este aún no ha comenzado, ya que se encuentra pendiente el Acta de culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) como requisito previo para su inicio.

³¹ Mediante los Oficios N° 0001, N° 0002 y N° 0003-2022-CG/APP-PL2ML, del 18 de febrero de 2022, remitidos a la ATU, MTC y OSITRAN, respectivamente.

³² Mediante Oficio N° D-000441-2022-ATU/GG de 10 de marzo de 2022, Oficio N° 1354-2022-MTC/19 de 25 de febrero de 2022 y Oficio N° 02055-2022-GSF-OSITRAN de 4 de marzo de 2022, la ATU, MTC y OSITRAN, respectivamente, remitieron la información requerida.

³³ "(...)"

2.2.49 Asimismo, el CONCESIONARIO deberá contar con los siguientes planes de contingencias debidamente aprobados antes de las Pruebas de Puesta en Marcha de la Primera Etapa A:

- Plan de contingencias en caso de incendios
- Plan de contingencias en caso de sismos

de Puesta en Marcha de la Etapa 1A, que son: (i) Plan de contingencias en caso de incendios, (ii) Plan de contingencias en caso de sismos, (iii) Plan de contingencias en caso de tsunamis y (iv) Plan de contingencias operacional. Para tal efecto, el Concesionario deberá presentar dichos Planes al Concedente, con copia al Regulador, siguiendo el procedimiento establecido en el numeral 2.2.2 del Anexo 7 del Contrato de Concesión³⁴.

Sobre el particular, la Comisión solicitó³⁵ información al MTC y a la ATU relacionada con la presentación y aprobación de dichos planes, obteniendo el siguiente estado situacional:

Cuadro N° 9
Planes de Contingencia

Requisito	Opinión de MTC Oficio N° 1354-2022-MTC/19 (25/02/2022)	Opinión de OSITRAN OFICIO N° 02055-2022-GSF-OSITRAN (07/03/2022)	Opinión de la ATU Informe N° 056-2022-ATU/DI-SITF (02/03/2022)	Estado Situacional al 07/03/2022
Planes de Contingencias				Aprobados
1. Plan de contingencias en caso de incendios	"(...) fue aprobado con Oficio N° 3743-2021-MTC/19 de fecha 05.08.2021, siendo la versión aprobada el documento: "ML2-SPVOPE-PLN-007 (Rev. C)" presentada por el Concesionario con Carta ML2-SPV-2021-1788."	Oficio N° 06764-2021-GSF-OSITRAN de 07 de julio de 2021 "(...) En ese sentido y acorde con el procedimiento establecido en el numeral 2.2.2 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, se emite opinión favorable sobre el Plan de Contingencias en caso de Incendios propuesto por el Concesionario de la Línea 2 del Metro de Lima"	"(...) Mediante OFICIO N° 3743-2021-MTC/19 el MTC emitió su aprobación, para lo cual contó con la Opinión Técnica Favorable de la Dirección de Infraestructura, que fuera remitida mediante Oficio N° D-0170-2021-ATU/DI; así como, con la Opinión Técnica Favorable de OSITRAN contenida en el Oficio N° 06764-2021-GSF- OSITRAN."	Aprobado
2. Plan de contingencias en caso de sismos	"(...) aprobado con Oficio N° 3710-2021-MTC/19 de fecha 04.08.2021, siendo la versión aprobada el documento: "ML2-SPV-OPE-PLN-0010 (Rev. C)" presentada por el Concesionario con Carta ML2-SPV-2021-1784."	Oficio N° 06477-2021-GSF-OSITRAN, de 30 junio de 2021, que señala: "(...) En ese sentido y acorde con el procedimiento establecido en el numeral 2.2.2 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, se emite opinión favorable sobre el Plan de Contingencias en caso de Sismos propuesto por el Concesionario de la Línea 2 del Metro de Lima. (...)"	"(...) El MTC a través del OFICIO N° 3710-2021-MTC/19 efectuó la aprobación correspondiente, respecto de lo cual contó con la Opinión Técnica Favorable de la Dirección de Infraestructura remitida con Oficio N° D-0165-2021-ATU/DI y con la Opinión Técnica Favorable de OSITRAN conforme se aprecia del Oficio N° 06477-2021-GSF-OISTRAN."	Aprobado
3. Plan de contingencias en caso de tsunamis	"(...) aprobado con Oficio N° 3728-2021-MTC/19 de fecha 05.08.2021, siendo la versión aprobada el documento: "ML2-SPV-OPE-PLN-011 (Rev. C)" presentada por el Concesionario con Carta ML2-SPV-2021-1785."	Oficio N° 06524-2021-GSF-OSITRAN, de 01 junio de 2021, que señala: "(...) En ese sentido y acorde con el procedimiento establecido en el numeral 2.2.2 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, se emite opinión favorable sobre el Plan de Contingencias en caso de Tsunamis propuesto por el Concesionario de la Línea 2 del Metro de Lima. (...)"	"(...) El MTC mediante OFICIO N° 3728-2021-MTC/19 realizó la aprobación respectiva, para lo cual contó con la Opinión Técnica Favorable de la Dirección de Infraestructura remitida a través del Oficio N° D-0168-2021-ATU/DI y con la Opinión Técnica Favorable de OSITRAN contenida en el Oficio N° 06524-2021-GSF- OSITRAN."	Aprobado
4. Plan de contingencias operacional	"(...) aprobado por silencio administrativo positivo comunicado con Oficio N° 3472-2021-MTC/19 de fecha 20.07.2021, siendo la versión	Oficio N° 05200-2021-GSF-OSITRAN de 25 de mayo de 2021, que señala: "(...) En ese sentido y acorde con el procedimiento establecido en el numeral 2.2.2	"(...) la Subdirección de Infraestructura en Transporte Ferroviario a través del Oficio N° D-000028-2022-ATU/DI, la, concluye que la aprobación del Plan de Contingencias Operacional en todos sus	Aprobado

- Plan de contingencias en caso de tsunamis
- Plan de contingencias operacional

El procedimiento de aprobación y subsanación de observaciones de dichos planes será similar al establecido para la presentación y aprobación del Plan de Prestación del Servicio, incluso en lo dispuesto para el silencio por parte del CONCEDENTE. (...)"

³⁴ "(...)"

2.2.2 El CONCESIONARIO deberá contar con un Plan de Prestación del Servicio aprobado antes del Inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha de la Primera Etapa A. El incumplimiento de esta obligación determina la aplicación de las penalidades establecidas en el Anexo 10. A tal efecto, el CONCESIONARIO deberá presentar el Plan de Prestación del Servicio al CONCEDENTE, con copia al Regulador. El Regulador contará con un plazo de quince (15) Días para remitir su opinión al CONCEDENTE. Contando con la opinión del Regulador o vencido el plazo para emitirla, el CONCEDENTE contará con un plazo de treinta (30) Días para pronunciarse. De no existir pronunciamiento por parte del CONCEDENTE dentro del plazo establecido, el plan se entenderá aprobado.

En caso que el Regulador o el CONCEDENTE tuvieran observaciones sobre el plan presentado, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo para subsanarlas de cinco (05) Días contados desde la fecha de recepción de las mismas. Una vez subsanadas, el Regulador o el CONCEDENTE, según corresponda, tendrán un plazo de diez (10) Días para pronunciarse.
(...)"

³⁵ Mediante el Oficio N° 00001-2022-CG/APP- PL2ML y N° 00002-2022-CG/APP- PL2ML, ambos del 18 de febrero de 2022, la Comisión solicitó información a la ATU y al MTC, respectivamente.

	aprobada el documento: "ML2-SPV-OPE-PLN-006 (Rev. D)" presentada por el Concesionario con Carta ML2-SPV-2021-1387."	del Anexo 7 del Contrato de Concesión, se emite opinión favorable sobre el Plan de Contingencias Operacional propuesto por el Concesionario de la Línea 2 del Metro de Lima. (...)"	alcances para su aplicación en la Explotación de la Operación del Tramo 1A, se encuentra acorde al mecanismo establecido en las cláusulas 2.2.2 y 2.249 del Anexo 7 del Contrato de Concesión."
--	---	---	---

Fuente: Oficio N° 1354-2022-MTC/19 de 25 de febrero de 2022 elaborado por el MTC y, el Informe N°056-2022-ATU/DI-SITF de 02 de marzo de 2022 elaborado por la ATU, ambos documentos remitidos a la Comisión.

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente

Del cuadro mostrado, se advierte que los Planes de Contingencias en casos de incendios, sismos, tsunamis y operacional, se encuentran aprobados, conforme lo establece el numeral 2.2.49 del Anexo 7 del Contrato de Concesión.

4. Aprobación de las Pólizas de Seguro correspondientes a la Explotación

De acuerdo con la cláusula 12.3 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá mantener vigentes las Pólizas de Seguros, que tendrán como objeto cubrir su responsabilidad por los siniestros que se produzcan relacionados con las Inversiones Obligatorias y la Explotación, de acuerdo al siguiente detalle:

Cuadro N° 10
Pólizas de Seguro establecidas en el Contrato de Concesión

PÓLIZA	CARACTERÍSTICA PRINCIPAL	VIGENCIA
"De responsabilidad civil" (cláusula 12.3.1 del Contrato de Concesión)	El Concesionario debe contratar y mantener vigente póliza que cubra daños y perjuicios que se causen a los pasajeros, así como a terceros afectados como consecuencia de la ejecución de las Inversiones Obligatorias y de la Explotación	Vigencia mínima anual desde la Toma de Posesión hasta la culminación del Contrato de Concesión
"Seguro durante la ejecución de Obras" (cláusula 12.3.2 del Contrato de Concesión)	El Concesionario está obligado a contratar seguro contra todo riesgo denominado póliza CAR (Construction All Risk) que contemple la cobertura Básica ("A") y otras conforme a las coberturas utilizadas usualmente en el mercado de seguros para este tipo de actividades. Así como, cuando menos las siguientes coberturas: daños parciales o totales provocados por agua, terremoto, incendio, explosión, terrorismo, vandalismo, conmoción civil, robo, hurto y apropiación ilícita, daños provocados por error o falla humana de los Usuarios, Concesionario o terceros que no corresponden a daño por negligencia, dolo o culpa inexcusable.	Durante la ejecución de Obras y hasta la suscripción del Acta de Aceptación de las Obras
"Seguro sobre los Bienes de la Concesión" (cláusula 12.3.3 del Contrato de Concesión)	El Concesionario debe contratar pólizas de seguro contra todo riesgo para todos los Bienes de la Concesión a partir de suscripción del Acta de Aceptación de las Inversiones Obligatorias de cada Etapa	A partir de suscripción del Acta de Aceptación de las Inversiones Obligatorias de cada Etapa
"Seguros Personales para Trabajadores" (cláusula 12.3.4 del Contrato de Concesión)	El Concesionario debe contratar y presentar todas las pólizas que exigen las Leyes y Disposiciones Aplicables para los trabajadores en el Perú, cubriendo y protegiendo la vida y la salud de todos los trabajadores relacionados directamente con el objeto del Contrato tales como el Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (Salud y Pensiones), entre otros.	Durante la prestación del trabajo
"Otras Pólizas" (cláusula 12.3.5 del Contrato de Concesión)	El CONCESIONARIO podrá tomar cualquier otra póliza de seguros, de acuerdo a su propia visión estratégica de manejo y distribución de los riesgos o bien para cumplir con lo establecido por las Leyes y Disposiciones Aplicables o bien por cualquier otra causa debidamente justificada	--

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente.

Del cuadro anterior y según el estado situacional de la ejecución de las Inversiones Obligatorias de la Etapa 1A, le corresponde al Concesionario contar con las pólizas vigentes de los seguros de responsabilidad civil, seguro durante la ejecución de Obras (póliza CAR), así como los Seguros Personales para trabajadores por salud y pensión (SCTR). En ese sentido, la Comisión solicitó a OSITRAN, mediante Oficio N° 0003-2022-CG/APP-PL2ML de 18 de febrero de 2022, información relacionada con las Pólizas de Seguro contratadas por el Concesionario para la explotación de la Etapa 1A. En respuesta, el OSITRAN, mediante el Memorando N° 00043-2022-JCFM-GSF-OSITRAN de 3 de marzo de 2022, remitió las Pólizas de Seguros contratadas por el Concesionario, advirtiéndose que cuenta con los seguros siguientes:

Cuadro N° 11
Pólizas de Seguro del Proyecto

Póliza	Tipo	Entidad Financiera	Vigencia
Póliza de Seguro Todo Riesgo Contratista de Obras (CAR) N° 3311-510582	CAR	RIMAC	Desde el 15/12/2014 al 30/03/2024
Póliza de Responsabilidad Civil N° 1201-527454	RC	RIMAC	Desde el 15/12/2014 al 30/11/2022
Póliza de Seguro Todo Riesgo Contratista de Obras Para Terrorismo y/o Sabotaje N° 3311-510591	CAR	RIMAC	Desde el 15/12/2014 al 30/03/2024
Seguro complementario de Trabajo de Riesgo Pensión	SCTR	RIMAC	Renovación Mensual
Seguro complementario de Trabajo de Riesgo Salud	SCTR	RIMAC	Renovación Mensual

Fuente: Memorando N° 00043-2022-JCFM-GSF-OSITRAN de 3 de marzo de 2022

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente.

Del cuadro precedente, se advierte que el Concesionario, a la fecha, cuenta con las pólizas de los seguros de responsabilidad civil y las pólizas CAR vigentes desde diciembre 2014, así como se mantiene la vigencia mensual de los Seguros Personales para trabajadores por salud y pensión, cumpliendo con el requisito establecido en la cláusula 12.3 del Contrato Concesión.

5. Requisitos previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables para la Puesta en Operación Comercial

De acuerdo con las Leyes y Disposiciones Aplicables para la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A, el Contrato de Concesión establece la presentación de diversos planes, como, por ejemplo, el Plan de Operación Anual (POA), el Plan Estratégico de Operación (PEO), el Plan de Conservación, entre otros, los cuales deben de ser aprobados previo a las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2)³⁶. En ese sentido, considerando que dichos planes deben ser presentados al Concedente, con copia al Regulador, para su aprobación, la Comisión solicitó información al MTC y a la ATU relacionada con la presentación y aprobación de dichos planes, obteniendo el siguiente estado situacional:

³⁶ Conforme se precisan en las siguientes cláusulas:

Cláusula 6.69:

"(...) El Concesionario deberá contar con el primer POA aprobado antes del inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha de la Primera Etapa A.

"(...)"

El Concesionario deberá contar con el primer PEO aprobado antes del inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha de la Primera Etapa A (...)"

Número 2.2.2. del Anexo 7:

"El Concesionario deberá contar con un Plan de Prestación del Servicio aprobado antes del inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha de la Primera Etapa A (...)"

Número 2.2.45. del Anexo 7:

"El Concesionario deberá contar con un Plan de Seguridad de Bienes y Personas aprobado antes del inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha de la Primera Etapa A (...)"

Número 2.2.48. del Anexo 7:

"El Concesionario deberá contar con un Plan de Seguridad Operacional aprobado antes del inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha de la Primera Etapa A (...)"

Número 3.3.1. del Anexo 7:

"El Concesionario deberá contar con un Plan de Conservación aprobado antes del inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha de la Primera Etapa A (...)"

Número 3.3.8. del Anexo 7:

"El Concesionario deberá contar con un Plan de Limpieza aprobado antes del inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha de la Primera Etapa A (...)"

Cuadro N° 12
Requisitos previos dispuestos en las Leyes y Disposiciones aplicables para la Puesta en Operación Comercial³⁷

REQUISITO	MARCO CONTRACTUAL	ESTADO SITUACIONAL AL 11/05/2022
1. Plan de Operación Anual (POA)	cláusula 6.69	Aprobado por el MTC mediante Oficio N° 4731-2021-MTC/19 de fecha 07.09.2021
2. Plan Estratégico de Operación (PEO)	cláusula 6.69	Aprobado por el MTC mediante Oficio N° 4075-2021-MTC/19 de fecha 20.08.2021
3. Plan de Prestación del Servicio	numeral 2.2.2 del Anexo 7	Aprobado por el MTC mediante Oficio N° 2701-2022-MTC/19 del 26.04. 2022
4. Plan de Seguridad de Bienes y Personas	numeral 2.2.45 del Anexo 7	Aprobado por el MTC mediante Oficio N° 4368-2021-MTC/19 de fecha 07.09.2021
5. Plan de Seguridad Operacional	Numeral 2.2.48. del Anexo 7	Aprobado por el MTC mediante Oficio N° 3748-2021-MTC/19 de fecha 05.08.2021
6. Plan de Limpieza	Numeral 3.3.8. del Anexo 7	Aprobado por el MTC mediante Oficio N° 4081-2021-MTC/19 de fecha 20.08.2021
7. Plan de Conservación	Numeral 3.3.1. del Anexo 7	No presentado - Mediante Informe N°056-2022-ATU/DI-SITF, la ATU señala: "(...) se precisa que los Estándares de Conservación se encuentran aprobados y en relación al Plan de Conservación, a la fecha este no ha sido presentado, siendo responsabilidad directa del Concesionario. Asimismo, en lo concerniente a los Estándares de Conservación el MTC realizó la aprobación correspondiente conforme se aprecia del OFICIO N° 4080-2021-MTC/19, para lo cual contó con la Opinión Técnica Favorable de la Dirección de Infraestructura trasladada mediante Oficio N° D-0189-2021-ATU/DI y con la Opinión Técnica Favorable de OSITRAN señalada en el Oficio N° 04837-2021-GSF-OSITRAN" Asimismo, a través del Informe N° 120-2022-ATU/DI-SITF precisa: "(...) informamos que persiste esa misma condición, estando pendiente la presentación del citado plan por parte del Concesionario." <i>[énfasis agregado]</i>

Fuente: Oficio N° 1354-2022-MTC/19 de 25 de febrero de 2022 elaborado por el MTC, así como los Informes N°056-2022-ATU/DI-SITF de 02 de marzo de 2022 y N° 120-2022-ATU/DI-SITF de 11 de mayo de 2022, elaborados por la ATU.

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente

Del cuadro mostrado, se advierte lo siguiente:

- Seis (6) de los siete (7) Planes previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables para la Puesta en Operación Comercial, están aprobados por parte del MTC.
- Si bien el MTC aprobó los estándares de Conservación presentado por el Concesionario conforme el numeral 3.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, hasta el 11 de mayo de 2022, el Plan de Conservación no había sido presentado por el Concesionario, aun cuando este debe ser aprobado de forma previa a las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2), conforme lo establece la cláusula 6.69 y los numerales 2.2.2, 2.2.45, 2.2.48, 3.3.1 y 3.3.8 del Anexo 7 del Contrato de Concesión.

De lo expuesto en los numerales 1, 2, 3, 4 y 5, respecto a las condiciones establecidas en la cláusula 6.57 del Contrato de Concesión para la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A, se advierte el siguiente estado situacional:

³⁷ Asimismo, cabe precisar que ante el requerimiento información efectuada al MTC, mediante Oficio N° 00002-2022-CG/APP-PL2ML respecto de cumplimiento -entre otros- de los requisitos señalados en el literal "(v) los demás requisitos previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables para la Puesta en Operación Comercial" de la cláusula 6.57 del Contrato de Concesión, dicha entidad, a través del Oficio N° 1354-2022-MTC/19 de 25/02/2022, para el cumplimiento del mencionado literal remitió la aprobación de los siguientes planes: (i) Plan de contingencias en caso de incendios, (ii) Plan de contingencias en caso de sismos, (iii) Plan de contingencias en caso de tsunamis y (iv) Plan de contingencias operacional.

Cuadro N° 13
Cumplimiento de las condiciones necesarias para iniciar la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A

Condiciones	Estado Situacional al 11 de mayo de 2022
i. El Acta de culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2).	No cumple
ii. Los Certificados de Habilitación Ferroviaria de los Trenes (GoA2).	No cumple
iii. El Reglamento Operativo Interno y el Plan de Contingencias descrito en el Anexo 7, debidamente aprobado.	Sí cumple
iv. Aprobación de las pólizas de seguro correspondientes a la Explotación.	Sí cumple
v. Demás requisitos previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables para la Puesta en Operación Comercial.	No ha presentado el Plan de Conservación para su aprobación.

Fuente: Cláusula 6.57 del Contrato de Concesión y Oficio N° 1354-2022-MTC/19 de 25 de febrero de 2022 elaborado por el MTC y, el Informe N° 056 y 0120-2022-ATU/DI-SITF de 2 de marzo y 11 de mayo de 2022, respectivamente, elaborados por la ATU, ambos documentos remitidos a la Comisión.

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente.

Del cuadro precedente, se aprecia que de las cinco (5) condiciones establecidas en la cláusula 6.57 del Contrato de Concesión para iniciar las Pruebas de Puesta en Marcha de la Etapa 1A, el Concesionario ha cumplido con dos (2) de las mismas, las cuales están referidas a la aprobación del R.O.I y el Plan de Contingencias, así como de las Pólizas de Seguro, quedando pendiente tres (3) condiciones restantes, siendo la de mayor retraso la obtención del Acta de culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) cuyo plazo se encuentra vencido desde el 23 de octubre de 2021. Sin embargo, hasta la fecha, como se pudo apreciar en el literal A del presente informe, no se han cumplido con el requisito de contar con el Acta de Aceptación de las Obras de la Etapa 1A que viabilice el inicio de dichas Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) debido a que -entre otros- continúan ejecutándose las Pruebas SAT de Integración de los Sistemas Ferroviarios y No Ferroviarios, cuyo avance está siendo afectado por la divergencia de posiciones entre el Concesionario y el MTC-ATU en torno al desarrollo del Sistema de Recaudo nivel 4 y al suministro de las Tarjetas Interoperables de Transporte (TIT) para la implementación del Sistema de Control de Pasajeros, situación que no permite la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A, dilatando el aprovechamiento oportuno de esta infraestructura por parte de los usuarios.

La situación descrita en el presente informe, contraviene lo siguiente:

- **Contrato de Concesión de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao.**

“Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución

Es aquel cronograma elaborado por el CONCESIONARIO sobre la base del Nuevo Cronograma Actualizado de Entrega de las Áreas de la Concesión, que sustituye al Cronograma Actualizado de Ejecución que forma parte de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión (...).

El Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución sustituye aquellos plazos señalados en las cláusulas 6.11, 6.21 y 6.24 de la Sección VI del Contrato de Concesión, a su vez, sustituidos por la Adenda 1 al Contrato de Concesión (...).

Provisión de Material Rodante

6.28 El CONCESIONARIO, para cada Etapa y a efectos de iniciar las Pruebas de Puesta en Marcha, deberá obtener la certificación del Material Rodante por parte de un Asesor Independiente de Seguridad, contratado por el Regulador, de acuerdo a las Leyes y Disposiciones Aplicables.

De los Protocolos de Prueba

6.48 Conforme a lo dispuesto por la Cláusula 6.51 y 6.53, el CONCESIONARIO deberá contar con Protocolos de Pruebas debidamente aprobados para cada Prueba de Puesta en Marcha. Estos protocolos deberán recoger lo establecido en las Especificaciones Técnicas Básicas de las Obras y el Material Rodante. A tal efecto, el CONCESIONARIO deberá presentar los Protocolos de Pruebas al CONCEDENTE, con copia al Regulador. El Regulador contará con un plazo de diez

(10) Días para remitir su opinión al CONCEDENTE. Contando con la opinión del Regulador o vencido el plazo para emitirla, el CONCEDENTE contará con un plazo de diez (10) Días Calendario para pronunciarse.

De existir alguna observación a los Protocolos de Pruebas, dentro del plazo antes mencionado, el CONCEDENTE deberá comunicarlo al CONCESIONARIO indicando la norma o especificación técnica incumplida, otorgándole un plazo no mayor a diez (10) Días Calendario para que proceda a la subsanación correspondiente. La subsanación de las observaciones deberá ser remitida tanto al CONCEDENTE como al Regulador. El Regulador contará con un plazo de tres (03) Días para emitir su opinión la cual deberá ser remitida al CONCEDENTE, quien deberá pronunciarse en un plazo no mayor de cinco (05) Días. En caso que el CONCEDENTE no emita un pronunciamiento dentro de dicho plazo, las subsanaciones se entenderán denegadas. El CONCESIONARIO podrá modificar los Protocolos de Pruebas aprobados de considerarlo conveniente, contando con la aprobación del CONCEDENTE, previa opinión técnica del Regulador.

De las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2)

6.50 Estas pruebas son obligatorias en cada Etapa, son de cargo y responsabilidad del CONCESIONARIO y se iniciarán una vez (i) suscrita el Acta de Aceptación de las Obras, (ii) el CONCESIONARIO cuente con la certificación de Material Rodante a que se refiere la Cláusula 6.28 del presente Contrato, y (iii) el CONCESIONARIO cuente con el Protocolo de Pruebas debidamente aprobado.

6.51 El CONCESIONARIO tendrá un plazo máximo de noventa (90) Días Calendario para las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2), y se entenderán concluidas a la suscripción del Acta de culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2).

Puesta en Operación Comercial

6.57 El CONCESIONARIO dará inicio a la Puesta en Operación Comercial de cada una de las Etapas cuando el CONCESIONARIO cuente con: (i) el Acta de culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) (ii) los Certificados de Habilitación Ferroviaria de los Trenes (GoA2), (iii) el R.O.I. y el plan de contingencias descrito en el Anexo 7, debidamente aprobados, (iv) aprobación de las pólizas de seguro correspondientes a la Explotación, y (v) los demás requisitos previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables para la Puesta en Operación Comercial.

“ANEXO 7 - NIVELES DE SERVICIO

(...)

3.3.1. El CONCESIONARIO deberá contar con un Plan de Conservación aprobado antes del Inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha de la Primera Etapa A.
El incumplimiento de esta obligación determina la aplicación de las penalidades establecidas en el Anexo 10.

El procedimiento de aprobación y subsanación de observaciones será similar al establecido para la presentación y aprobación del Plan de Prestación del Servicio, incluso en lo dispuesto para el silencio por parte del CONCEDENTE.

El Plan de Conservación del correspondiente período anual y el respectivo programa de implementación necesariamente deberán incluir el plan de desarrollo de la confiabilidad del Sistema Ferroviario. El plan de desarrollo de la confiabilidad del Sistema Ferroviario tomará en cuenta la confiabilidad medida en periodos mensuales por medio del indicador Mean Distance Between Failures (MDBF) considerando el objetivo propuesto en confiabilidad, el resultado alcanzado en cada mes y las acciones que el CONCESIONARIO implementará en el siguiente año de concesión para alcanzar los niveles propuestos.”

Respecto al Informe de Control Concurrente N° 013708-2020-CG/APP-SCC de 16 de agosto de 2021 emitido por esta Entidad Fiscalizadora Superior.

Cabe indicar que el retraso en el cumplimiento de las condiciones establecidas en la cláusula 6.57 del Contrato de Concesión para la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A, fue advertida oportunamente por esta Entidad Fiscalizadora Superior desde el año 2021, mediante el Informe de Control Concurrente N° 013708-2021-CG/APP-SCC³⁸ de 16 de agosto de 2020 (en adelante, Informe HC-2-2021), en el cual se indicó lo siguiente:

“V. SITUACIÓN ADVERSA

(...)

LA FALTA DE CERTIFICACIÓN DEL MATERIAL RODANTE, LA DEMORA EN LA CULMINACIÓN Y ACEPTACIÓN DE LAS OBRAS DE LA ETAPA 1A Y LA FALTA DEL PROTOCOLO DE PRUEBAS APROBADO RETRASAN LAS PRUEBAS DE PUESTA EN MARCHA GOA2, SITUACIÓN QUE NO PERMITE CUMPLIR CON LAS CONDICIONES ESTABLECIDAS EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA PUESTA EN OPERACIÓN COMERCIAL DE ESTA ETAPA, PUDIENDO DILATAR EL APROVECHAMIENTO OPORTUNO DE ESTA INFRAESTRUCTURA POR PARTE DE LOS USUARIOS”.

(...)

En dicha oportunidad, esta Entidad Fiscalizadora Superior evidenció que existían demora en la culminación y aceptación de las Obras de la Etapa 1A, en las pruebas de los subsistemas e integración entre los sistemas electromecánicos ferroviarios y en la ejecución de las pruebas SAT y su respectiva prueba de integración, así como que existía dilación en el cumplimiento de ciertas condiciones establecidas en la cláusula 6.57 del Contrato de Concesión para la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A, precisando que dicha situación no permitía que se inicien con las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) necesarias para la puesta en operación comercial de la Etapa 1A.

Ahora bien, teniendo en cuenta que ha transcurrido casi diez (10) meses desde la emisión de dicho informe de control concurrente, la Comisión ha elaborado el siguiente esquema a fin de verificar los avances en el cumplimiento de las condiciones necesarias para el inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) y la Puesta en Operación Comercial, evidenciándose lo siguiente:

Cuadro N° 14

Estado Situacional comparado del avance en el cumplimiento de las condiciones para el inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha y la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A-2021-2022

Condiciones	Estado Situacional al 19 de julio de 2021	Estado Situacional a mayo de 2022
Para el inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) de la Etapa 1A- cláusula 6.50 del Contrato de Concesión		
i. Acta de Aceptación de las Obras	No se cuenta con dicha Acta	No se cuenta con dicha Acta
ii. Certificación de Material	No se cuenta con la certificación	Se cuenta con la certificación
iii. Protocolo de Pruebas aprobado.	No se cuenta con los Protocolos Aprobados	Se cuenta con los Protocolos Aprobados
Para el inicio de la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A - cláusula 6.57 del Contrato de Concesión		
i. Acta de culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2).	No se cuenta con el Acta	No se cuenta con el Acta
ii. Certificados de Habilitación Ferroviaria de los Trenes (GoA2).	No se cuenta con el Certificado	No se cuenta con el Certificado
iii. Reglamento Operativo Interno y el Plan de Contingencias descrito en el Anexo 7 aprobados	Se encuentran en Revisión por parte de la ATU.	Se cuentan aprobados el ROI y Planes de Contingencias.
iv. Pólizas de seguro correspondientes a la Explotación aprobadas	Se cuenta con las Pólizas de Seguros.	Se cuenta con las Pólizas de Seguros.
v. Cumplir requisitos previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables para la Puesta en Operación Comercial.	- 5 planes con observaciones por subsanar pendientes de ser comunicadas al Concesionario. - No presenta el Plan de Prestación del Servicio	<u>Planes aprobados:</u> -Plan de Operación Anual (POA) -Plan Estratégico de Operación (PEO) -Plan de Prestación del Servicio

³⁸ Cuadro N° 8: Estado actual de las infraestructuras sin inicio de ejecución de inversiones al 31-01-2020 contenido el Informe de Control Concurrente N° 316-2020-CG/APP-SCC de 3 de marzo de 2020.

Condiciones	Estado Situacional al 19 de julio de 2021	Estado Situacional a mayo de 2022
Para el inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) de la Etapa 1A- cláusula 6.50 del Contrato de Concesión		
i. Acta de Aceptación de las Obras	No se cuenta con dicha Acta	No se cuenta con dicha Acta
ii. Certificación de Material	No se cuenta con la certificación	Se cuenta con la certificación
iii. Protocolo de Pruebas aprobado.	No se cuenta con los Protocolos Aprobados	Se cuenta con los Protocolos Aprobados
Para el inicio de la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A - cláusula 6.57 del Contrato de Concesión		
		-Plan de Seguridad de Bienes y Personas -Plan de Seguridad Operacional -Plan de Limpieza Plan pendiente de aprobación: - Plan de Conservación (no presentado para su aprobación por parte del Concesionario)

Fuente: Informe de Control Concurrente N° 013708-2020-CG/APP-SCC de 16 de agosto de 2021 y cuadro N° 15 del Presente Informe de Hito de Control.

Elaborado: Comisión de Control Concurrente

En consecuencia, se evidencia que, habiéndose advertido previamente sobre la demora en el cumplimiento de las condiciones establecidas para la puesta en operación de la etapa 1A y teniendo en cuenta que el plazo contractual a la fecha se encuentra vencido, aún continúan -entre otros- ejecutándose las Pruebas SAT de Integración de los Sistemas Ferroviarios y No Ferroviarios, cuyo avance está siendo afectado por la divergencia de posiciones entre el Concesionario y el MTC-ATU en torno al desarrollo del Sistema de Recaudo nivel 4 y al suministro de las Tarjetas Interoperables de Transporte (TIT) para la implementación del Sistema de Control de Pasajeros, situación que mantiene la demora en la culminación y aceptación de las Obras de la Etapa 1A, la cual continúa retrasando las Pruebas de Puesta en Marcha (GoA2) y la Puesta en Operación de Comercial de la Etapa 1A. Esta situación sigue dilatando el aprovechamiento oportuno de esta infraestructura por parte de los usuarios.

2. NO SE EVIDENCIA QUE LA ATU HAYA EJECUTADO MEDIDAS DEFINITIVAS RESPECTO AL PILAR DEL PUENTE PEATONAL NI MEDIDAS TEMPORALES O DEFINITIVAS CON RELACION AL CANAL DE RIEGO, EN LAS ESTACIONES E21 Y E24 DE LA ETAPA 1A DEL PROYECTO. DICHA SITUACIÓN PODRÍA GENERAR QUE NO SE PRESTEN LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD Y TRANSITABILIDAD EN LOS TRAMOS ADYACENTES A LAS MENCIONADAS ESTACIONES DEL PROYECTO.

Tal como se ha indicado, en la cláusula 6.21³⁹ del Contrato de Concesión y la suspensión de obligaciones aprobadas por OSITRAN, el plazo máximo para la ejecución de las Obras comprendidas en la Etapa 1A, incluyendo las pruebas de puesta en marcha (GoA2), fue el 23 de octubre de 2021. Según el “Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución”⁴⁰, en la Etapa 1A el Concesionario debe ejecutar -entre otras- las Estaciones Óvalo Santa Anita - E21, Colectora Industrial - E22 y Mercado Santa Anita - E24, de conformidad con los EDIs aprobados⁴¹.

³⁹ Modificado mediante la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión.

⁴⁰ Que forma parte del Anexo N° 2 de la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión, según se muestra a continuación:

“Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución”

Es aquel cronograma elaborado por el CONCESIONARIO sobre la base del Nuevo Cronograma Actualizado de Entrega de las Áreas de la Concesión, que sustituye al Cronograma Actualizado de Ejecución que forma parte de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión (...). El Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución sustituye aquellos plazos señalados en las cláusulas 6.11, 6.21 y 6.24 de la Sección VI del Contrato de Concesión, a su vez, sustituidos por la Adenda 1 al Contrato de Concesión (...).

⁴¹ Contrato de Concesión

“Definiciones

(...)

Obras Civiles

Son las obras de construcción de infraestructura, tales como túneles, estaciones, patios taller, instalaciones auxiliares, entre otros, previstas o derivadas de las Especificaciones Técnicas Básicas, así como todos aquellos que sean previstos como tal en los EDIs de Obras aprobados, que se construya o implemente para el cumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO, de acuerdo al Contrato”.

Sobre el particular, en el Informe de Hito de Control N° 013708-2021-CG/APP-SCC de 16 de agosto de 2021 esta Entidad Fiscalizadora Superior evidenció la existencia de obstáculos en la ejecución de la Etapa 1A, como el canal de riego dentro del área de cerramiento de la Estación E24, la presencia de un pilar del puente peatonal ubicado sobre un carril de la vía de la Carretera Central dentro del área de cerramiento de la Estación E21 y trabajos pendientes de adecuación (transición) de la sección vial fuera del área de cerramiento de la Estación E23, que ocasionaban que no se presten las condiciones de seguridad y transitabilidad en los subtramos adyacentes a dichas estaciones; así como, la presencia de una subestación aérea biposte energizada en la Estación E22 ubicada al lado de la ciclovía que representa un peligro que pueda afectar a los usuarios.

A efectos de verificar el estado situacional de los obstáculos advertidos en su oportunidad en el marco del control concurrente realizado al Proyecto, la Comisión efectuó una visita de inspección -entre otras- a las Estaciones Ovalo Santa Anita E21, Colectora Industrial E22 y Mercado Santa Anita E24, con el acompañamiento de los representantes de OSITRAN, el MTC, la ATU, el Supervisor CSIL2 y el Concesionario, quienes al término del recorrido, suscribieron el ACTA N° 1-2022-SCC-CCL2ML, evidenciándose lo siguiente:

Cuadro N° 15
Visita de inspección a los obstáculos advertidos en las infraestructuras Estación E21, E22 y E24
realizada el 4 de mayo de 2022 Etapa 1A

Ítem	Descripción	Tomas fotográficas	Comentario CGR	Comentario CSIL2	Comentario ATU	Comentario Concesionario
1	Estación E21 Pilar del Puente Peatonal ubicada dentro de la calzada de la vía		El obstáculo persiste.	----	La ATU "(...) señaló que, en una primera fase, tiene previsto efectuar una solución temporal respecto de dicho obstáculo, siendo esta la colocación de muros jersey que permita canalizar el tránsito para dar seguridad al desplazamiento vehicular. Precisan que la ejecución de dichos trabajos, y la apertura del tránsito vehicular en dicho sector está previsto para el día 06-05-2022 Adicionalmente, precisan que la evaluación de la solución técnica definitiva se ha solicitado a EMAPE-MML desde febrero de 2022, cuyo puente se encuentra bajo su administración, aún pendiente de atención por dicha entidad."	-
2	Estación E22 Subestación Aérea biposte Energizada		La Subestación aérea biposte (SAB), sigue en su ubicación y energizada, según lo advertido por esta Comisión	OSITRAN, precisó que "(...) este tipo de instalación existe en toda la ciudad, es una instalación permitida por el Código Nacional de Electricidad, en todo caso si hubiese algún riesgo, correspondería a OSINERGMIN su evaluación y determinar la acción a ejecutar." "OSITRAN, señaló que trasladó al Concesionario el pronunciamiento emitido por CSIL2 en el que considera que existe una condición de riesgo, con el fin de que realice las acciones correspondientes; no obstante, durante la inspección OSITRAN señaló	--	El Concesionario manifestó que "(...) no es parte de su alcance contractual dicho retiro y que solo tomó conocimiento, informando de ello al OSITRAN."

Ítem	Descripción	Tomas fotográficas	Comentario CGR	Comentario CSIL2	Comentario ATU	Comentario Concesionario
				que OSINERMIN es quien debe evaluar y darle solución técnica, por ser de su competencia"		
3	Estación E24 Canal de Riego	 	El Canal de Riego, continúa expuesto, según lo advertido por esta Comisión.	-	La ATU señala que "(...) en una primera fase efectuaría soluciones temporales respecto de dicho obstáculo a fin de dar transitabilidad a la vía, para posteriormente evaluar y definir, en una segunda fase, una solución definitiva que consistirían en evaluar alternativas como: ver la necesidad de reubicación, cubrir el canal o ampliar el paradero hacia el otro extremo para cumplir con las dimensiones reglamentarias. Para dichos trabajos será necesario coordinar con la junta de regantes, la Municipalidad Metropolitana de Lima, entre otros. Asimismo, precisan que hasta la fecha no se ha ejecutado los referidos trabajos, dado que previamente se requiere recepcionar el área por parte del Concesionario; no obstante, precisa que se encuentra en curso la suscripción del Acta de Constatación de los trabajos en superficie con el Concesionario para la entrega del área e iniciar las intervenciones."	-

Fuente. ACTA N° 1-2022-SCC-CCL2ML de 4 de mayo de 2022

Elaborado: Comisión de Control Concurrente.

Considerando, lo verificado en la visita de campo, así como de la información remitida por la ATU⁴², el MTC⁴³ y OSITRAN⁴⁴, se advierte lo siguiente:

- A la fecha de la visita de inspección, no se ha implementado una solución técnica respecto del canal de riego existente dentro del área de cerramiento de la Estación E24 (Mercado Santa Anita) y del pilar del puente peatonal ubicado sobre un carril de la vía de la Carretera Central dentro del área de cerramiento de la Estación E21 (Óvalo Santa Anita). Del mismo modo, se evidencia que la subestación aérea biposte energizada en la Estación E22 (Colectora Industrial) ubicada al lado de la ciclovía de la Etapa 1A continua operativa.
- La ATU manifiesta que en virtud de la Resolución Ministerial N° 991-2021-MTC/01 de 14 de octubre de 2021, asumió la responsabilidad de plantear soluciones técnicas a los obstáculos advertido en el Informe de Hito de Control N° 013708-2021-CG/APP-SCC y que ha planificado ejecutar directamente Obras en dos (2) fases (primera fase: intervenciones provisionales y segunda fase: intervenciones definitivas) para dar solución técnica al canal de riego y el pilar del puente peatonal ubicado dentro de las áreas de cerramiento de las Estaciones E24 y E21,

⁴² Oficio N° D-000441-2022-ATU/GG de 10 de marzo de 2022, en respuesta al Oficio N°0001-2022-CG/APP-PL2ML
Oficio N° D-000568-2022-ATU/GG de 30 de marzo de 2022, en respuesta al Oficio N°0006-2022-CG/APP-PL2ML
Oficio N° D-000805-2022-ATU/GG de 12 de mayo de 2022, en respuesta al Oficio N°0014-2022-CG/APP-PL2ML
Oficio N° D-000859-2022-ATU/GG, del 18 de mayo de 2022, en respuesta al Oficio N°0018-2022- CG/APP-PL2ML.

⁴³ Oficio N° 1354-2022-MTC/19 de 25 de febrero de 2022, en respuesta al Oficio N°0002-2022-CG/APP-PL2ML.
Oficio N° 2139-2022-MTC/19 de 31 de marzo de 2022, en respuesta al Oficio N°0007-2022-CG/APP-PL2ML.

⁴⁴ Oficio N° 02055-2022-GSF-OSITRAN de 7 de marzo de 2022, en respuesta al Oficio N°0003-2022-CG/APP-PL2ML
Oficio N° 04384-2022-GSF-OSITRAN de 12 de mayo de 2022, en respuesta al Oficio N°0008-2022-CG/APP-PL2ML.

respectivamente; no obstante, alega que una vez que haya recibido el área correspondiente por parte del Concesionario ejecutará sus intervenciones. Teniendo en cuenta ello, se aprecia lo siguiente al 27 de mayo de 2022:

- ✓ La ATU no ha ejecutado ninguna solución técnica temporal ni definitiva sobre el canal de riego ubicado dentro del área de cerramiento de la Estación E24, alegando que el MTC aún no ha recibido el Área de la Concesión de dicha estación por parte del Concesionario, situación que no garantiza que se presten las condiciones de seguridad y transitabilidad en los subtramos adyacentes a la mencionada estación.
 - ✓ En relación al pilar del puente peatonal ubicado sobre un carril de la vía de la Carretera Central dentro del área de cerramiento de la Estación E21, la ATU precisa que ha implementado como medida provisional la colocación de muros new jersey para canalizar el tránsito y garantizar el desplazamiento vehicular debido a su apertura ejecutada el 06 de mayo de 2022. No obstante, no se ha informado respecto de la implementación de las medidas definitivas; por lo que, no se tiene evidencia de acciones para dar solución técnica de manera definitiva a dicho obstáculo.
- OSITRAN mediante Carta CAR-7479-21-CSIL2-OST-0 tomó conocimiento del Informe emitido por CSIL2⁴⁵ el 23 de julio de 2021 en el que “(...) concluye que existe una condición de riesgo, ocasionada por la cercanía entre el Tótem y la SAB, que para ser eliminada es necesario reubicar ya sea la sub-estación eléctrica biposte o el Tótem, a fin de cumplir las distancias mínimas especificadas”. Posteriormente, con Oficio N° 07359-2021-GSF-OSITRAN del 21 de julio de 2021, señaló que “(...) La supervisión de la seguridad de esas instalaciones le corresponde al OSINERGMIN, no obstante, se le solicitó al Supervisor un informe respecto a la ubicación y la normativa que estaría violando, a fin de correr traslado a OSINERGMIN (...)”, lo cual fue realizado aproximadamente diez (10) meses después, con fecha 10 de mayo de 2022, posterior a la visita de inspección, que trasladó al OSINERGMIN el Oficio N° 04356-2022-GSF-OSITRAN a fin de que evalúe el riesgo y realice las recomendaciones que correspondan, tal como se advierte a continuación:

“Me dirijo a usted, en relación al asunto de la referencia, a fin de solicitarles su intervención en relación a la ubicación de la sub estación eléctrica biposte (SAB) N° 11207 en el acceso sur de la estación Colectora Industrial en el Contrato de Concesión de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao.
Al respecto, nuestro supervisor Consorcio Supervisor Internacional L2 (CSIL2), mediante el documento de la referencia adjunto a la presente comunicación, ha detectado un posible riesgo entre la ubicación de esta SAB y el tótem a la entrada sur de la estación Colectora Industrial del distrito de Santa Anita.
Sobre el particular, les solicitamos su correspondiente evaluación y recomendaciones pertinentes de corresponder.”

En tal sentido, si bien frente a los obstáculos referidos al canal de riego y el pilar del puente peatonal ubicados dentro de las áreas de cerramiento de las estaciones E24 y E21, respectivamente, la ATU señala que ha planificado efectuar intervenciones provisionales y definitivas para dar solución a los riesgos advertidos en el Informe de Hito de Control N° 013708-2021-CG/APP-SCC del 16 de agosto de 2021, luego de aproximadamente nueve (9) meses se mantiene pendiente la implementación de una solución técnica provisional o definitiva del canal de riego; así como, una solución técnica definitiva del citado pilar del puente peatonal, con la finalidad de garantizar las condiciones de seguridad y transitabilidad.

⁴⁵ Mediante CAR-7479-21-CSIL2-OST-0, de 23 de julio de 2021.

La situación descrita en el presente informe, contraviene lo siguiente:

- **RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 991-2021-MTC/01 de 14 de octubre de 2021, encargan a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), la atribución de elaborar los estudios de inserción urbana y ejecutar las obras de adecuación vial de forma provisional y temporal a fin de lograr la compatibilidad entre las secciones viales normativas y reales del Proyecto “Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao”**

“Artículo Único.- Encargar a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en su calidad de órgano técnico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en la ejecución de los contratos de Asociación Público Privada vigentes de la Red Básica del Metro de Lima y Callao celebrados con anterioridad a la fecha de publicación de la Ley N° 30900, la atribución de elaborar los estudios de inserción urbana y ejecutar las obras de adecuación vial de forma provisional y temporal a fin de lograr la compatibilidad entre las secciones viales normativas y reales del Proyecto “Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao”; para lo cual realiza las acciones que resulten necesarias para el cumplimiento de la atribución encargada con la Municipalidad Metropolitana de Lima y/u otras Entidades públicas o privadas, en los aspectos relacionados las competencias de las mismas.”

De lo expuesto, no se evidencia que la atu haya ejecutado medidas temporales o definitivas respecto al pilar del puente peatonal y el canal de riego, en las estaciones e21 y e24 de la etapa 1a del proyecto. dicha situación podría generar que no se presten las condiciones de seguridad y transitabilidad en los tramos adyacentes a las mencionadas estaciones del proyecto.

VI. DOCUMENTACIÓN VINCULADA AL HITO DE CONTROL

La información y documentación que la Comisión de Control ha revisado y analizado durante el desarrollo del servicio de Control Concurrente al Hito de Control N° 1: “Verificación de las condiciones necesarias para la puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A, según lo establecido en el Contrato de Concesión”, se encuentra detallada en el Apéndice N° 1 del presente informe.

La situación adversa identificada en el presente informe se sustenta en la revisión y análisis de la documentación e información obtenida por la Comisión, la cual ha sido señalada en la condición y se encuentra en el acervo documentario del MTC, la ATU y el OSITRAN.

VII. INFORMACIÓN DEL REPORTE DE AVANCE ANTE SITUACIONES ADVERSAS

No aplica.

VIII. INFORMACIÓN DE LAS SITUACIONES ADVERSAS COMUNICADAS EN INFORMES DE HITO DE CONTROL ANTERIORES

No aplica.

IX. CONCLUSIÓN

Durante la ejecución del servicio de Control Concurrente al Hito de Control N° 1: “Verificación de las condiciones necesarias para la puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A, según lo establecido en el Contrato de Concesión”, se han advertido dos (2) situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o logro de los objetivos del Contrato de Concesión, las cuales han sido detalladas en el numeral V del presente informe.

X. RECOMENDACIONES

1. Hacer de conocimiento al Director General de Programas y Proyectos en Transporte del MTC y al Director Ejecutivo de la ATU el presente Informe de Hito de Control, el cual contiene dos (2) situaciones adversas identificadas como resultado del servicio de Control Concurrente a la verificación de las condiciones necesarias para la puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A, según lo establecido en el Contrato de Concesión, con la finalidad que se adopten las acciones preventivas y correctivas que correspondan, en el marco de sus competencias y obligaciones en la gestión institucional, con el objeto de asegurar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del Contrato de Concesión. Asimismo, deberá comunicar a esta Comisión de Control las acciones preventivas o correctivas en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de recibida la comunicación del presente informe, conforme a lo establecido en el numeral 6.3.9.2 de la Directiva N° 002-2019-CG/NORM y sus modificatorias.
2. Hacer de conocimiento a la Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN el presente informe, en su calidad de Regulador del Contrato de Concesión.

Lima, 30 de mayo de 2022

LEÓN CAMPÓ, LUZ

Integrante
Comisión de Control

LOVATON DAVILA, EDWARD

Integrante
Comisión de Control

YABAR MAR, MIGUEL

Integrante
Comisión de Control

LIPA MENDOZA, MIGUEL

Jefe de Comisión
Comisión de Control

LUDEÑA MANCO, GERARDO

Supervisor
Comisión de Control

JUÁREZ MORALES, MILAGROS VANESSA

Subgerente de Control de Asociaciones Público
Privadas y Obras por Impuestos

APÉNDICE N° 1
DOCUMENTACIÓN VINCULADA AL HITO DE CONTROL

- 1. LA DIVERGENCIA ENTRE EL CONCESIONARIO, EL MTC Y LA ATU EN TORNO AL DESARROLLO DEL SISTEMA DE RECAUDO NIVEL 4 Y AL SUMINISTRO DE LAS TARJETAS INTEROPERABLES DE TRANSPORTE PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL DE PASAJEROS, IMPACTA EN LA CULMINACIÓN Y ACEPTACIÓN DE LAS OBRAS DE LA ETAPA 1A, LO QUE RETRASA LAS PRUEBAS DE PUESTA EN MARCHA (GOA2) Y POSTERGA LA PUESTA EN OPERACIÓN COMERCIAL DE LA REFERIDA ETAPA. DICHA SITUACIÓN QUE CONTINÚA DILATANDO EL APROVECHAMIENTO OPORTUNO DE ESTA INFRAESTRUCTURA POR PARTE DE LOS USUARIOS.**

N°	Documento
1	Contrato de Concesión de la Línea 2 y ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la red básica del metro de lima y callao.
2	Oficio N° 000042-2021-CG/GCMEGA de 5 de febrero de 2021
3	Oficio N° 2763-2021-MTC/19 de 4 de junio de 2021.
4	Oficio N° 3248-2021-MTC/19 de 06 de julio de 2021
5	Oficio N° 3748-2021-MTC/19 de 5 de agosto de 2021
6	Informe de Control Concurrente N° 013708-2020-CG/APP-SCC de 16 de agosto de 2021.
7	Oficio N° 4075-2021-MTC/19 de 20.de agosto de 2021.
8	Oficio N° 4081-2021-MTC/19 de 20.de agosto de 2021.
9	Oficio N° 4731-2021-MTC/19 de 7 de setiembre de 2021.
10	Oficio N° 4368-2021-MTC/19 de 7 de setiembre de 2021.
11	Carta ML2-SPV-CARTA-2021-3676 de 17 de diciembre de 2021.
12	Carta N° ML2-SPV-CARTA-2021-3718 de 27 de diciembre de 2021.
13	Oficio N° 6544-2021-MTC/19 de fecha 28. de diciembre de 2021.
14	Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0133 de 17 de enero de 2022.
15	Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0137 de 19 de enero de 2022.
16	Informe N° D-000052-2022-ATU/DIR-SIGT de 27 de enero de 2022.
17	Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0262 de 1 de febrero de 2022.
18	Oficio N° 0726-2022-MTC/19 de 1 de febrero de 2022
19	Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0248 de 04 de febrero de 2022.
20	Oficio N° 0912-2022-MTC/19 de 8 de febrero de 2022.
21	Informe Técnico N° D-000060-2022-ATU/DIR-SIGT de 08 de febrero de 2022.
22	Carta ML2-SPV-CARTA-2022-0332 de 10 de febrero de 2022.
23	Oficios N° 000067-2021-CG/GCMEGA de 15 de febrero de 2022.
24	Oficios N° 000068-2021-CG/GCMEGA de 15 de febrero de 2022.
25	Oficios N° 000069-2021-CG/GCMEGA de 15 de febrero de 2022.
26	Oficio N° 0001-2022-CG/APP-PL2ML de 18 de febrero de 2022.
27	Oficio N° 0002-2022-CG/APP-PL2ML de 18 de febrero de 2022.
28	Oficio N° 0003-2022-CG/APP-PL2ML de 18 de febrero de 2022.
29	Informe Técnico N° D-000072-2022-ATU/DIR-SIGT de 18 de febrero de 2022.
30	Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0425 del 21 de febrero de 2022
31	Informe Técnico N° D-000080-2022-ATU/DIR-SIGT de 24 de febrero de 2022
32	Oficio N° 1354-2022-MTC/19 de 25 de febrero de 2022.
33	Oficio N° 0726-2022-MTC/19 de 1 de marzo de 2022
34	Informe N°056-2022-ATU/DI-SITF de 02 de marzo de 2022.
35	Memorando N° 00043-2022-JCFM-GSF-OSITRAN 3 de marzo de 2022.
36	Oficio N° 02055-2022-GSF-OSITRAN de 4 de marzo de 2022.
37	Oficio N° 02055-2022-GSF-OSITRAN de 7 de marzo de 2022.
38	Informe Técnico N° D-000085-2022-ATU/DIR-SIGT de 09 de marzo de 2022
39	Oficio N° D-000441-2022-ATU/GG de 10 de marzo de 2022
40	Oficio N° 0008-2022-CG/APP-PL2ML de 25 de marzo de 2022.

41	Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-0972 de 7 de abril de 2022.
42	Informe Técnico N° D-000115-2022-ATU/DIR-SIGT de 21 de abril de 2022.
43	Oficio N° 2701-2022-MTC/19 del 26 de abril de 2022.
44	Oficio N° 0012-2022-CG/APP-PL2ML de 6 de mayo de 2022.
45	Oficio N° 0013-2022-CG/APP-PL2ML de 6 de mayo de 2022.
46	Oficio N° 00014- 2022-CG/APP-PL2ML de 6 de mayo de 2022
47	Ficha Semanal N° 363 de 09 de marzo de 2022.
48	Oficio N° D-000805-2022-ATU/GG de 11 de mayo de 2022.
49	Informe N° 120-2022-ATU/DI-SITF de 11 de mayo de 2022.
50	Oficio N° D-000859-2022-ATU/GG de 18 de mayo de 2022.
51	Oficio N° D-000865-2022-ATU/GG de 19 de mayo de 2022.
52	Oficio N° 04690-2022-GSF-OSITRAN de 20 de mayo de 2022.
53	Oficio N° 3388-2022-MTC/19, de 27 de mayo de 2022
54	Oficio N° 0007-2022-CG/APP-PL2ML de 25 de marzo de 2022.

- 2. NO SE EVIDENCIA QUE LA ATU HAYA EJECUTADO MEDIDAS DEFINITIVAS RESPECTO AL PILAR DEL PUENTE PEATONAL NI MEDIDAS TEMPORALES O DEFINITIVAS CON RELACION AL CANAL DE RIEGO, EN LAS ESTACIONES E21 Y E24 DE LA ETAPA 1A DEL PROYECTO. DICHA SITUACIÓN PODRÍA GENERAR QUE NO SE PRESTEN LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD Y TRANSITABILIDAD EN LOS TRAMOS ADYACENTES A LAS MENCIONADAS ESTACIONES DEL PROYECTO.**

N°	Documento
1	Contrato de Concesión de la Línea 2 y ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la red básica del metro de lima y callao.
2	Adenda N° 1 al Contrato de Concesión. de la Línea 2 y ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la red básica del metro de lima y callao.
3	Adenda N° 2 al Contrato de Concesión. de la Línea 2 y ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la red básica del metro de lima y callao.
4	Asiento 1706 de Libro de Obra de 27 de octubre de 2020.
5	Oficio N° 07359-2021-GSF-OSITRAN del 21 de julio de 2021
6	Carta N° CAR-7479-21-CSIL2-OST-0 de 23 julio 2021.
7	Informe de Hito de Control N° 013708 -2021-CG/APP-SCC de 16 de agosto del 2021.
8	Resolución Ministerial N° 991-2021-MTC/01 de 14 de octubre del 2021.
9	Oficios N° 000067-2021-CG/GCMEGA de 15 de febrero de 2022.
10	Oficios N° 000068-2021-CG/GCMEGA de 15 de febrero de 2022.
11	Oficios N° 000069-2021-CG/GCMEGA de 15 de febrero de 2022.
12	Oficio N° 0001-2022-CG/APP-PL2ML de 18 de febrero de 2022.
13	Oficio N° 0002-2022-CG/APP-PL2ML de 18 de febrero de 2022.
14	Oficio N° 0003-2022-CG/APP-PL2ML de 18 de febrero de 2022.
15	Oficio N° 1354-2022-MTC/19 de 25 de febrero de 2022.
16	Informe N°056-2022-ATU/DI-SITF de 2 de marzo de 2022.
17	Memorando N° 00043-2022-JCFM-GSF-OSITRAN de 3 de marzo de 2022.
18	Oficio N° 0005-2022-CG/APP-PL2ML de 4 de marzo de 2022.
19	Oficio N° 02055-2022-GSF-OSITRAN de 7 de marzo de 2022.
20	Informe N° D-000557-2022-ATU/GG-OA-UA de 9 de marzo de 2022.
21	Memorando N° D-000440-2022-ATU/GG-OA de 10 de marzo de 2022.
22	Oficio N° D-000441-2022-ATU/GG de 10 de marzo de 2022.
23	Oficio N° 0006-2022-CG/APP-PL2ML de 25 de marzo de 2022.
24	Oficio N° 0007-2022-CG/APP-PL2ML de 25 de marzo de 2022.
25	Oficio N° 0008-2022-CG/APP-PL2ML de 05 de mayo de 2022.
26	Oficio N° D-000568-2022-ATU/GG de 30 de marzo de 2022.
27	Informe N° 081-2022-ATU/DI-STF, de 04 de abril de 2022
28	Oficio N° 0010-2022-CG/APP-PL2ML de 25 de abril de 2022.

29	Oficio N° 0011-2022-CG/APP-PL2ML de 25 de abril de 2022.
30	Oficio N° 0012-2022-CG/APP-PL2ML de 25 de abril de 2022.
31	Acta N° 1-2022-SCC-CCL2ML de 4 de mayo de 2022.
32	Oficio N° 0012-2022-CG/APP-PL2ML de 6 de mayo de 2022.
33	Oficio N° 0013-2022-CG/APP-PL2ML de 6 de mayo de 2022.
34	Oficio N° 04321-2022-GSF-OSITRAN de 10 de mayo de 2022
35	Oficio N° 04356-2022-GSF-OSITRAN de 10 de mayo de 2022
36	Oficio N° 0014-2022-CG/APP-PL2ML de 6 de mayo de 2022
37	Oficio N° 0015-2022-CG/APP-PL2ML de 16 de mayo de 2022
38	Oficio N° 0016-2022-CG/APP-PL2ML de 17 de mayo de 2022
39	Oficio N° 0017-2022-CG/APP-PL2ML de 17 de mayo de 2022
40	Oficio N° 0018-2022-CG/APP-PL2ML de 17 de mayo de 2022
41	Oficio N° 0019-2022-CG/APP-PL2ML de 17 de mayo de 2022
42	Oficio N° 0020-2022-CG/APP-PL2ML de 17 de mayo de 2022
43	Oficio N° D-000859-2022-ATU/GG, de 18 de mayo de 2022
44	Memorando - N° 00117-2022-JCFM-GSF-OSITRAN, de 18 de mayo de 2022.
45	Oficio N° 04690-2022-GSF-OSITRAN, de 19 de mayo de 2022
46	Oficio N° 0021-2022-CG/APP-PL2ML de 20 de mayo de 2022

APÉNDICE N° 2
ACTA N° 1-2022-SCC-CCL2ML de 4 de mayo de 2022



ACTA N° 1-2022-SCC-CCL2ML

CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA LÍNEA 2 Y RAMAL AV. FAUCETT – AV. GAMBETTA DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO

En la ciudad de Lima, siendo las 9:45 horas del día miércoles, 4 de mayo de 2022, la Comisión de Control de la Subgerencia de Control de Asociaciones Público Privadas de la Contraloría General de la República – CGR, a cargo del Servicio de Control Concurrente del Contrato de Concesión de la Línea 2 y Ramal Avenida Faucett – Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao (en adelante, Contrato de Concesión o Proyecto), se apersonó a las instalaciones del Proyecto, acompañados por los representantes del OSITRAN, del Consorcio Supervisor Internacional Línea 2 (CSIL2), la ATU, el Concedente y el Concesionario, con el objeto de efectuar la visita de inspección al referido proyecto a fin verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de la Etapa 1A según lo establecido en el citado Contrato de Concesión.

Como parte de dicha visita, se procedió a realizar un recorrido en las Estaciones: Evitamiento (E-20), Óvalo de Santa Anita (E-21), Colectora Industrial (E-22), Mercado Santa Anita (E-24), así como en el Patio Taller de Santa Anita, conforme se detallan en los Anexos 1 al 5, en los cuales se plasma lo constatado y las manifestaciones realizadas por la Comisión de Control y los representantes que suscriben la presente acta. Se deja constancia que dichos Anexos son parte integrante de la presente acta.

Sin perjuicio de lo señalado en los Anexos, se adjuntan las siguientes fotografías y precisiones adicionales respecto de lo constatado en la visita:

1. Patio Taller de Santa Anita

Fotografía 1: Inicio de la Visita de Inspección al proyecto, por el MTC, OSITRAN, ATU, la CGR y el Concesionario.



Fotografía 2: Visita al Puesto Central de Operaciones (PCO).



Fotografía 3: Personal del Concesionario, realizando las Pruebas SAT y SIT.



Fotografía 4: Pantalla en cual se evidencia las pruebas SAT que se vienen ejecutando el Concesionario



7

8

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

Fotografía 5: Taller de reparaciones de ciclo corto y largo.



Fotografía 6: Via de Prueba de los trenes.



2. Estación Mercado Santa Anita (E24)

Fotografía 7: Inspección al Canal de riego existente



Fotografía 8: Canal de riego existente



Fotografía 9: Obras civiles y de arquitectura terminadas



Fotografía 10: Puertas de acceso instaladas, pendiente ejecución de pruebas SAT.



Fotografía 11: Realización de las pruebas SAT SCADA BMS - Estación E-24 - Sala de Jefe de Estación



Fotografía 12: Máquina de recarga (TVM), instalada, pendiente de pruebas SAT- Pre-vestibulo E-24



Página 2 / 6

“CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA LÍNEA 2 Y RAMAL AV. FAUCETT – AV. GAMBETTA DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO”- Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Lima, Lima, Lima.

3. Estación Evitamiento (E20)

Fotografía 13: Obras civiles y arquitectura terminadas



Fotografía 14: Puertas de acceso instaladas, pendiente ejecución de pruebas SAT



Fotografía 15: Obras de inserción urbana terminadas.



Fotografía 16: Obras de inserción urbana terminadas.



4. Estación Óvalo de Santa Anita (E21)

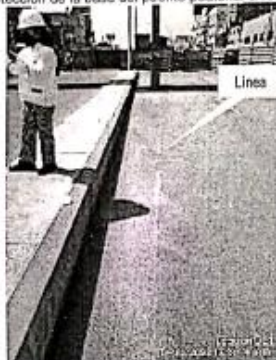
Fotografía 17: Inspección a bases del puente peatonal ubicado en la Estación E21.



Fotografía 18: Base del puente peatonal existente, ubicada en la calzada, que interfiere con el tránsito vehicular de uno de los carriles de la vía.



Fotografía 19: Línea referencial colocada por la ATU, para la ubicación de las barreras (muros New Jersey) para la protección de la base del puente peatonal existente



Fotografía 20: Obras de superficie de inserción urbana, terminadas por el Concesionario



5. Estación Colectora Industrial (E22)

Fotografía 21: Inspección de la Subestación Eléctrica existente, OSITRAN señaló que OSINERGMIN deberá definir su reubicación.



Fotografía 22: Obras civiles y de arquitectura terminadas



Con respecto a la visita realizada, el OSITRAN precisa lo siguiente:

- En relación a la Sub estación eléctrica biposte existente a la salida sur de la Estación Colectora Industrial, OSITRAN precisa que este tipo de instalación existe en toda la ciudad, es una instalación permitida por el Código Nacional de Electricidad, en todo caso si hubiese algún riesgo, correspondería a OSINERGMIN su evaluación y determinar la acción a ejecutar. Por ello la descripción en la fotografía N° 21 no sería lo expresado por Ositrán

Con respecto a la visita realizada, el Consorcio Supervisor CSIL 2, precisa lo siguiente:

- CSIL2 precisa que los ambientes inspeccionados en la visita han sido: PTSA: PCO-N y Nave Taller Principal; E-20, E-21, E-22 y E-24: Inserción Urbana, Pre-Vestíbulo, Vestíbulo y Andén.
- Los comentarios de CSIL2 a la instalación y pruebas de los sistemas electromecánicos ferroviarios, no ferroviarios y al material rodante, se encuentran en los Anexos N° 01 al N° 05.

Con respecto a la visita realizada, la ATU precisa lo siguiente:

- La ATU, viene realizando actividades encargadas por el MTC -entidad pública titular del Proyecto Línea 2 y Concedente del Contrato de Concesión- a través del Convenio de Encargo de Gestión, suscrito entre el MTC y la ATU el 4 de febrero de 2020, así como el Decreto Supremo N° 017-2021-MTC, donde se señala que la ATU actúa como órgano técnico del MTC; por lo que nuestra participación en la presente visita se ciñe a los alcances de dichos encargos.
- Se manifestó, en la visita al centro de control y gestión, que el Concesionario cuenta con la información técnica necesaria para el desarrollo del sistema de control de pasajeros SCP hasta el Nivel 3 desde el año 2019 y que la información referente a la integración con el nivel 4 se entregará posteriormente según obra en el Contrato de Concesión, cuando la plataforma (de Nivel 4) esté en proceso de implementación.
- Suscribimos la presente acta, sin que esto signifique en modo alguno, dar validez a los términos de la exposición que las demás entidades describan en el presente documento y sus anexos.

Con respecto a la visita realizada, el Concedente precisa lo siguiente:

- Suscribimos la presente acta, sin que ello implique en modo alguno la aceptación o validez de las precisiones efectuadas por las otras entidades que suscriben el presente documento y su anexo. En la visita no se ha probado el funcionamiento del Sistema de Control de Pasajeros (SCP), por lo que no se ha podido verificar su funcionamiento. No obstante, se aprecian los torniquetes instalados pero protegidos en sus embalajes originales.
- Respecto a la culminación de la Infraestructura (Obras Civiles, Instalaciones No Ferroviarias, Obras de Arquitectura) según los reportes de CSIL 2 (Ficha Semanal N° 362 del 02.05.2022) no se aprecia que se encuentre al 100% de avance.

Siendo las 13:30 horas del 4 de mayo de 2022, finaliza la visita de inspección, suscribiendo en señal de conformidad del acta y los anexos del 1 al 5, las siguientes personas:

Por OSITRAN

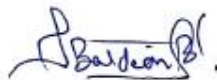

Ing. Nilton López Beltrán
Supervisor Electrónico – OSITRAN

Por Consorcio Supervisor - CSIL2


Kwon Soon Sup
Jefe de Supervisión – CSIL2
Carnet de Extranjería N° 005449501

Por ATU


Marybel Vidal Matos
Directora de Infraestructura
Documento de Identidad N° 08167625
Sandro Santillana Huamán
Especialista en Ingeniería de Proyectos Viales
Documento de Identidad N° 24000084



Julio Cesar Baldeón Blanco
Especialista en Alimentación Eléctrica
Documento de Identidad N° 19804430



Reynaldo Alonso Valentin-Bueno
Subdirector de la Subdirección de Integración y
Gestión Tecnológica
Documento de Identidad N° 40229593

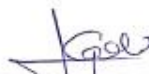
Por MTC



César Jiménez Espinoza
Especialista Ferroviario de la Dirección de Inversión
Privada en Transportes -
Dirección General de Programas y Proyectos de
Transportes
Documento de Identidad N° 09594195



Paola García Ramos
Especialista Legal de la Dirección de Inversión
Privada en Transportes -
Dirección General de Programas y Proyectos de
Transportes
Documento de Identidad N° 42449502



Julio Polo Orellana
Especialista Técnico de la Dirección de Inversión
Privada en Transportes -
Dirección General de Programas y Proyectos de
Transportes
Documento de Identidad N° 20051794

Por la Contraloría General de la República



Gerardo Ludeña Manco
Supervisor
Comisión de Control Concurrente



German Solorzano Sipión
Integrante
Comisión de Control Concurrente



Luz León Campó
Integrante
Comisión de Control Concurrente



"Miguel Yabar Mar
Integrante
Comisión de Control Concurrente

por
S/S

f

f

ANEXO 1

FORMATO DE INSPECCIÓN

CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PROYECTO "LÍNEA 2 Y RAMAL AVENIDA FAUCETT - GAMBETTA DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO"

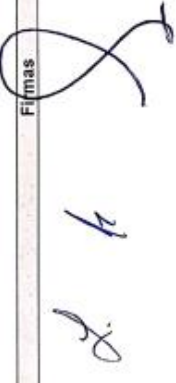
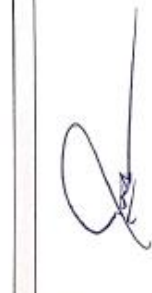
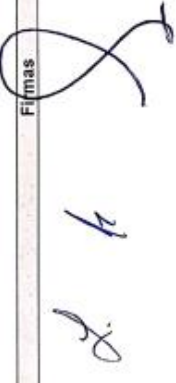
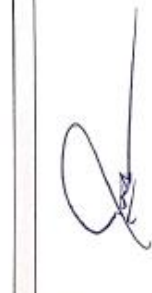
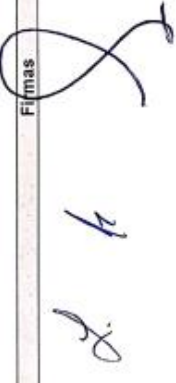
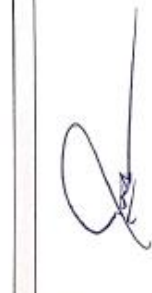
Fecha	04/05/2022	Hora de inicio	9:45 am
-------	------------	----------------	---------

Estado Situacional de Ejecución de Obras					
Infraestructura			Si	No	PATIO TALLER STA. ANITA Comentario / Observaciones
¿Se ha culminado la ejecución de las Obras Civiles e Instalaciones No Ferroviarias?			X		CSIL2, señaló que no hay observaciones a las obras civiles.
Porcentaje de avance:		100 %			CSIL2, señaló que existen observaciones menores a las Instalaciones Electromecánicas No Ferroviarias
¿Se ha culminado la ejecución de las Obras de arquitectura?			Si	No	Comentario / Observaciones
Porcentaje de avance:		100 %	X		CSIL2, señaló que el Concesionario viene realizando trabajos de limpieza, reloque de pintura, entre otros.
¿					

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Se están ejecutando las Pruebas SAT	Si	No	% avance	Comentario / Observaciones	Se están ejecutando las Pruebas SAT	Si	No	% avance	Comentario / Observaciones
• Pruebas Señalización	X		98%	Porcentaje de avance señalado por CSIL2.	• Pruebas Sistema de Telecomunicaciones	X		94%	Porcentaje de avance señalado por CSIL2
• Pruebas Control de pasajeros		X	0%	El Concesionario señaló que los equipos que conforman dicho sistema ya se encuentran instalados; no obstante, precisa que no podrá implementar este sistema si es que no cuenta con el Sistema de Recaudado a nivel 4, el mismo que debe ser proporcionado por el Concedente. Al respecto acota que falta desarrollar a nivel de Sistema-Software (nivel de integración en los paquetes de gastos de recaudación y accesos) de cómo va ser el mecanismo de gestión de la información a nivel cuatro (4). Sobre el particular, el MTC señaló que la información alcanzada al Concesionario le permite desarrollar a un nivel tres (3) del Software para el Sistema de Control de Pasajeros y así pueda dar el inicio a la Puerta de Operación Comercial de la Etapa 1A, no siendo necesario alcanzar el nivel 4. Por su parte, la ATU señala que ya no corresponde remitir más información al Concesionario, dado que solo deben llegar al nivel 3 en esta etapa. Al respecto, el Concesionario reafirmó que es necesario cierta información del nivel 4 para implementar el nivel 3 para las pruebas de control de pasajeros, por lo que coordinará con el MTC y la ATU al respecto.	• SCADA - PT-PTS: de 122 pruebas se han certificado 101. Las restantes tienen observaciones. - BMS: de 476 pruebas, se han certificado 164. Las restantes tienen observaciones.	X		SCADA PS-TPS: 83% SCADA BMS: 34%	Porcentajes de avances señalados por CSIL2
• Equipamiento de Patio	X		82%	Porcentaje de avance señalado por CSIL2.					
Instalaciones y pruebas en proceso.									
Comentarios u observaciones del Auditor									
Se evidenció que, en el PCO, el Concesionario viene realizando las Pruebas SAT y SIT, respecto al SCADA, Telecomunicaciones, entre otros sistemas electromecánicos.									

Página 2 / 17

	Comentarios u observaciones del Concesionario y/o OSITRAN		
	Comentarios u observaciones de CSIL2		
	Los datos suministrados por CSIL2 se basan en el informe técnico de Supervisión N°0284 (Documento ITC-23-284-22-CSIL2-OSITRAN-0), Avances de pruebas a fecha 18 de abril de 2022.		
<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="528 262 550 1821">Firmas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="550 262 718 1821">      </td> </tr> <tr> <td data-bbox="718 262 1361 1821">      </td> </tr> </tbody> </table>	Firmas	    	    
Firmas			
    			
    			



ANEXO 2
FORMATO DE INSPECCIÓN
CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PROYECTO "LÍNEA 2 Y RAMAL AVENIDA FAUCETT - GAMBETTA DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO"

Fecha	Hora de Inicio	Hora de fin
04/05/2022		10:40 am

Estado Situacional de Ejecución de Obras									
Infraestructura				ESTACION MERCADO SANTA ANITA E-24					
		SI	No	Comentario / Observaciones					
¿Se ha culminado la ejecución de las Obras Civiles e Instalaciones No Ferroviarias?			X	CSIL2, señaló que no hay observaciones a las obras civiles.					
Porcentaje de avance:			98 %	CSIL2, señaló que existen faltantes de obra y observaciones a las Instalaciones Electromecánicas No Ferroviarias.					
¿Se ha culminado la ejecución de las Obras de arquitectura?				Comentario / Observaciones					
Porcentaje de avance:			100%	CSIL2, señaló que el Concesionario viene realizando trabajos de limpieza, retoque de pintura, entre otros.					
¿Se ha culminado la ejecución de las Obras de Instalaciones Ferroviarias?			X	Comentario / Observaciones					
Porcentaje de avance:			98%	CSIL2, señaló que existen faltantes de obra y observaciones a las Instalaciones Electromecánicas Ferroviarias.					
¿El Concesionario ha comunicado fecha probable de culminación?			X	Comentario / Observaciones					
				OSITRAN, CSIL2 y MTC, señalaron que no tiene ninguna comunicación por parte del Concesionario de manera formal respecto a la culminación de la etapa 1A.					
Obstáculo en el área de cerramiento				Comentarios / Observaciones					
				Se encuentran ejecutados					
				SI	No	% avance			
Reubicación de un canal de riego, que se encuentra en uso.					X	0			
				La ATU señala que en una primera fase efectuaría directamente soluciones temporales respecto de dicho obstáculo a fin de dar transitabilidad a la vía, para posteriormente evaluar y definir, en una segunda fase, una solución definitiva que consistiría en evaluar alternativas como: ver la necesidad de reubicación, cubrir el canal o ampliar el paradero hacia el otro extremo para cumplir con las dimensiones reglamentarias. Para dichos trabajos será necesario coordinar con la junta de regantes, la Municipalidad Metropolitana de Lima, entre otros.					
				Asimismo, precisan que hasta la fecha no se ha ejecutado los referidos trabajos, dado que previamente se requiere recepcionar el área por parte del Concesionario; no obstante, precisa que se encuentra en curso la suscripción del Acta de Constatación de los trabajos en superficie con el Concesionario para la entrega del área e iniciar las intervenciones...					

Página 4 / 17

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Trabajos de inserción urbana pendientes previstos en los EDI advertidos en los Asientos de Obra				Se encuentran ejecutados		Comentarios / Observaciones						
				SI	No	% avance						
4	Falta la construcción de una parte del cuarto carril de la Carretera Central (sentido: Oeste-Este) en el Lado sur, entre las progresivas 23+230-23+345 (Asiento 2207).				X	0						
5	Falta la construcción de la nueva vereda (paradero de vehículos de transporte público, por la presencia de un canal de regadío que impide su construcción.) entre las progresivas 23+580-23+600 (Asiento 2207).				X	0						
6	Falta ejecutar la vereda en el lado norte según lo que figura en el EDI, entre las progresivas 23+455-23+470. (Asiento 2207).				X	0						
Se están ejecutando las Pruebas SIT												
• Según CSIL2 son 67 pruebas SIT				SI	No	% avance	Comentario / Observaciones					
				X		Culminadas y culminadas c/ coment.: 27 % Observadas: 63% Pendientes: 10%	De acuerdo a lo señalado por CSIL2, el estado de la ejecución de las 67 pruebas SIT son las siguientes: - 7 están pendientes de ejecución. - 12 están culminadas - 6 se encuentran culminadas con "comentarios" para subsanación por parte del Concesionario. - 42 se encuentran con observaciones por subsanar por parte del concesionario.					
Se están ejecutando las Pruebas SAT												
• Pruebas Sistema de Señalización				SI	No	% avance	Comentario / Observaciones					
				X		98%	Porcentaje de avance señalado por CSIL2.					
• Pruebas Control de pasajeros				X		0%	El Concesionario señaló que los equipos que conforman dicho sistema ya se encuentran instalados; no obstante, precisa que no podrá implementar este sistema si es que no cuenta con el Sistema de Recauda a nivel 4, el mismo que debe ser proporcionado por el Concedente. Al respecto acota que falta desarrollar a nivel de Sistema-Software (nivel de integración en					
Se están ejecutando las Pruebas SAT												
				SI	No	% avance	Comentario / Observaciones					
				X		94%	Porcentaje de avance señalado por CSIL2					
				X		83%	SCADA PS-TPS: 83%					
						34%	SCADA BMS: 34%					

Página 5 / 17

[illegible]

 LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ		Comentarios u observaciones de CSIL2 Los datos suministrados por CSIL2 se basan en el informe técnico de Supervisión N°0284 (Documento ITC-23-284-22-CSIL2-OSITRAN-0), Avances de pruebas a fecha 18 de abril de 2022.	
 L.	 L.	 L.	 L.
 L.	 L.	 L.	 L.



ANEXO 3
FORMATO DE INSPECCIÓN
CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PROYECTO "LÍNEA 2 Y RAMAL AVENIDA FAUCETT – GAMBETTA DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO"

Fecha	04/05/2022	Hora de inicio	11:45 am
-------	------------	----------------	----------

Estado Situacional de Ejecución de Obras										
Infraestructura				ESTACIÓN EVITAMIENTO - E20						
				Comentario / Observaciones						
¿Se ha culminado la ejecución de las Obras Civiles e Instalaciones No Ferroviarias?				SI	No					Comentario / Observaciones CSIL2, señaló que no hay observaciones a las obras civiles. CSIL2, señaló que existen faltantes de obra y observaciones menores a las Instalaciones Electromecánicas No Ferroviarias.
Porcentaje de avance: 98 %										
¿Se ha culminado la ejecución de las Obras de arquitectura?				SI	No					Comentario / Observaciones CSIL2, señaló que el Concesionario viene realizando trabajos de limpieza, reboque de pintura, entre otros.
Porcentaje de avance: 100 %				X						
¿Se ha culminado la ejecución de las Obras de Instalaciones Ferroviarias?				SI	No					Comentario / Observaciones CSIL2, señaló que existen faltantes de obra y observaciones a las Instalaciones Electromecánicas Ferroviarias.
Porcentaje de avance: 98 %										
¿El Concesionario ha comunicado fecha probable de culminación?				SI	No					Comentario / Observaciones OSITRAN, CSIL2 y MTC, señalaron que no tiene ninguna comunicación por parte del Concesionario de manera formal respecto a la culminación de la etapa 1A.
				X						
Se están ejecutando las Pruebas SIT				SI	No					Comentario / Observaciones De acuerdo a lo señalado por CSIL2, el estado de la ejecución de las 67 pruebas SIT son las siguientes: - 7 están pendientes de ejecución. - 12 están culminadas - 6 se encuentran culminadas con "comentarios" para subsanación por parte del Concesionario. - 42 se encuentran con observaciones por subsanar por parte del concesionario.
• Según CSIL2 son 67 pruebas SIT				X						
Se están ejecutando las Pruebas SAT				SI	No					Comentario / Observaciones Se están ejecutando las Pruebas SAT de Telecomunicaciones • SCADA de 122 PT-PTS: de 122 pruebas se han certificado 101.
• Pruebas Señalización Control de pasajeros				X						
Se están ejecutando las Pruebas de Señalización				SI	No					Comentario / Observaciones Porcentaje de avance señalado por CSIL2: 94% SCADA PS-TPS: 83%
• Pruebas de Señalización				X						

Página 8 / 17

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

		no podrá implementar este sistema si es que no cuenta con el Sistema de Recaudación a nivel 4, el mismo que debe ser proporcionado por el Concedente. Al respecto acota que falta desarrollar a nivel de Sistema-Software (nivel de integración en los paquetes de gastos de recaudación y accesos) de cómo va ser el mecanismo de gestión de la información a nivel cuatro (4). Sobre el particular, el MTC señaló que la información alcanzada al Concesionario le permite desarrollar a un nivel tres (3) del Software para el Sistema de Control de Pasajeros y así pueda dar el inicio a la Puesta de Operación Comercial de la Etapa 1A, no siendo necesario alcanzar el nivel 4. Por su parte, la ATU señala que ya no corresponde remitir más información al Concesionario, dado que solo deben llegar al nivel 3 en esta etapa. Al respecto, el Concesionario reafirmó que es necesario cierta información del nivel 4 para implementar el nivel 3 para las pruebas de control de pasajeros, por lo que coordinará con el MTC y la ATU al respecto.	Las restantes tienen observaciones. - BMS: de 476 pruebas, se han certificado 164. Las restantes tienen observaciones.	SCADA BMS: 34%	
Comentarios u observaciones del Auditor • Se evidenció que faltan instalar señaléticas en toda la Estación, en las escaleras, en baños para hombres y mujeres. Cabe señalar que, el Concesionario viene coordinando el tema de la estandarización de la señalética del Proyecto conjuntamente con el MTC. Sobre el particular, el MTC señala que se le ha entregado un manual al Concesionario para que pueda adecuarse a él; sin embargo, el Concesionario tiene diversas observaciones. Al respecto, OSITRAN señaló que está a la espera de las observaciones, comentarios y recomendaciones por parte del Concesionario al referido manual, a fin de continuar con el proceso de implementación. • En la Estación se vienen realizando las pruebas de Aceptación en Sitio (SAT) y Pruebas de Integración de Sistemas (SIT), como, Sistema de Telecomunicaciones (Telefonía, CCTV, Difusión Sonora, Sistema de Información al Pasajero, etc.), entre otros.					
Comentarios u observaciones del Concesionario y/o OSITRAN					

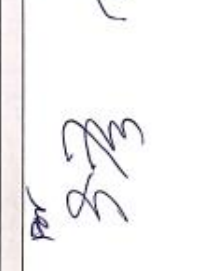
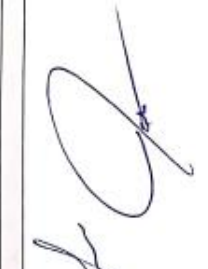
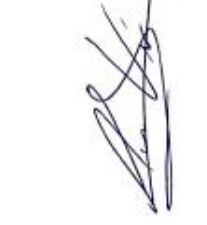
Página 9 / 17



LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

Comentarios u observaciones de CSIL2

Los datos suministrados por CSIL2 se basan en el informe técnico de Supervisión N°0284 (Documento ITC-23-284-22-CSIL2-OSITRAN-0), Avances de pruebas a fecha 18 de abril de 2022.

Firmas	
 Lidiana	   
    	    

Página 10 / 17

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

ANEXO 4

FORMATO DE INSPECCIÓN

CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PROYECTO "LÍNEA 2 Y RAMAL AVENIDA FAUCETT - GAMBETTA DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO"

Fecha	04/05/2022	Hora de inicio	12:15 pm
-------	------------	----------------	----------

Estado Situacional de Ejecución de Obras			
Infraestructura	SI	No	Comentario / Observaciones
¿Se ha culminado la ejecución de las Obras Civiles e Instalaciones No Ferroviarias?		X	CSIL2, señaló que no hay observaciones a las obras civiles.
Porcentaje de avance: 98 %			CSIL2, señaló que existen faltantes de obra y observaciones menores a las Instalaciones Electromecánicas No Ferroviarias
¿Se ha culminado la ejecución de las Obras de arquitectura?		X	CSIL2, señaló que el Concesionario viene realizando trabajos de limpieza, retoque de pintura, entre otros.
Porcentaje de avance: 100 %			Comentario / Observaciones
¿Se ha culminado la ejecución de las Obras de Instalaciones Ferroviarias?		X	CSIL2, señaló que existen faltantes de obra y observaciones a las instalaciones Electromecánicas Ferroviarias.
Porcentaje de avance: 98 %			Comentario / Observaciones
¿El Concesionario ha comunicado fecha probable de culminación?		X	OSITRAN, CSIL2 y MTC, señalaron que no tiene ninguna comunicación por parte del Concesionario de manera formal respecto a la culminación de la etapa 1A.
Comentario / Observaciones			

Obstáculo en el área de cerramiento	Se encuentran ejecutados		Comentarios / Observaciones
	SI	No	
Retiro de las Bases del puente peatonal, que se encuentran ubicadas en carriles de circulación de la vía.	X		La ATU señala que, en una primera fase, tiene previsto efectuar una solución temporal respecto de dicho obstáculo, siendo esta la colocación de muros jersey que permita canalizar el tránsito para dar seguridad al desplazamiento vehicular. Precisan que la ejecución de dichos trabajos, y la apertura del tránsito vehicular en dicho sector está previsto para el día 06-05-2022. Adicionalmente, precisan que la evaluación de la solución técnica definitiva se ha solicitado a EMAPPE-MML desde febrero de 2022, cuyo puente se encuentra bajo su administración, aun pendiente de atención por dicha entidad.

Respecto a la Etapa 1A (por se un instalaciones transversal del Proyecto).

9173

Página 11 / 17

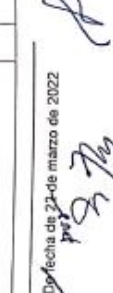
Página 12 / 17



LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

	Se encuentran ejecutados		Comentarios / Observaciones	Se encuentran ejecutados		Comentarios / Observaciones
	SI	NO		SI	NO	
Trabajos de inserción urbana previstos en los EDI aprobados que, a la fecha, se encuentran pendientes de ejecución.						
4						
Falta completar la ejecución de la calzada vehicular y de la vereda prevista, por presencia de los pilares y escalera del puente peatonal existente (Asiento N° 2207) ²						
5						
Falta ejecutar tramos de vereda y ciclovía en el lado sur, en áreas actualmente ocupadas por instalaciones de la Empresa Plaza Vea (Asiento N° 2207)						
Se están ejecutando las Pruebas SIT						
	SI	NO	% avance	Comentario / Observaciones		
				De acuerdo a lo señalado por CSIL2, el estado de la ejecución de las 67 pruebas SIT son las siguientes:		
				- 7 están pendientes de ejecución. - 12 están culminadas - 6 se encuentran culminadas con "comentarios" para subsanación por parte del Concesionario. - 42 se encuentran con observaciones por subsanar por parte del concesionario.		
				Culminadas y pendientes de ejecución: - 27 % Observadas: - 63% Pendientes: - 10%		
				Según CSIL2 son 67 pruebas SIT		
Se están ejecutando las Pruebas SAT						
	SI	NO	% avance	Comentario / Observaciones		
				Porcentaje de avance señalado por CSIL2.		
				El Concesionario señaló que los equipos que conforman dicho sistema ya se encuentran instalados; no obstante, precisa que no podrá implementar este sistema si es que no cuenta con el Sistema de Recauda a nivel 4, el mismo que debe ser proporcionado por el Concedente.		
				Al respecto acota que falta desarrollar a nivel de Sistema-Software (nivel de integración en los paquetes de gastos de		
				Pruebas Señalización de pasajeros - 98% 0%		
				Pruebas Sistema de Control de pasajeros - 98% 0%		
				Pruebas Sistema de Comunicaciones - PT-PTS: de 122 pruebas se han certificado 101. Las restantes tienen observaciones. - BMS: de 476 pruebas, se han certificado 164. Las restantes tienen observaciones.		
				Pruebas Sistema de Avance - 94% SCADA PS-TPS: 83% SCADA BMS: 34%		

² Fecha de 22 de marzo de 2022

4

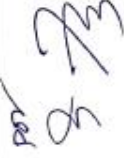
	recaudación y accesos) de cómo va ser el mecanismo de gestión de la información a nivel cuatro (4). Sobre el particular, el MTC señaló que la información alcanzada al Concesionario le permite desarrollar a un nivel tres (3) del Software para el Sistema de Control de Pasajeros y así pueda dar el inicio a la Puesta de Operación Comercial de la Etapa 1A, no siendo necesario alcanzar el nivel 4. Por su parte, la ATU señala que ya no corresponde remitir más información al Concesionario, dado que solo deben llegar al nivel 3 en esta etapa. Al respecto, el Concesionario reafirmó que es necesario cuenta información del nivel 4 para implementar el nivel 3 para las pruebas de control de pasajeros, por lo que coordinará con el MTC y la ATU al respecto.	Comentarios u observaciones del Auditor
- Se evidenció que faltan instalar señalizaciones en toda la Estación, en las escaleras, en baños para hombres y mujeres, en ascensores, entre otros. Cabe señalar que, el Concesionario viene coordinando el tema de la estandarización de la señalética del Proyecto conjuntamente con el MTC. Sobre el particular, el MTC señala que se le ha entregado un manual al Concesionario para que pueda adecuarse a él; sin embargo, el Concesionario tiene diversas observaciones. Al respecto, OSITRAN señaló que está a la espera de las observaciones, comentarios y recomendaciones por parte del Concesionario al referido manual, a fin de continuar con el proceso de implementación. - En la Estación se vienen realizando las pruebas de Aceptación en Sitio (SAT) y Pruebas de Integración de Sistemas (SIT), como, Sistema de Telecomunicaciones (Telefonía, CCTV, Difusión Sonora, Sistema de Información al Pasajero, etc.), entre otros.	Comentarios u observaciones del Concesionario y/o OSITRAN	
Los datos suministrados por CSIL2 se basan en el informe técnico de Supervisión N°0284 (Documento ITC-23-284-22-CSIL2-OSITRAN-0), Avances de pruebas a fecha 18 de abril de 2022.	Comentarios u observaciones de CSIL2	
Firmas	Página 13 / 17	

LA CONTRALORÍA
COMISIÓN DE LA RESERVA DEL PETRO

 Lidero

 General

 L. S.

 273

 273

 Lidero

 General

 L. S.

 273

 273

Página 14 / 17

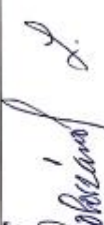
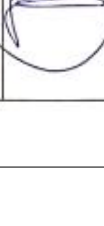
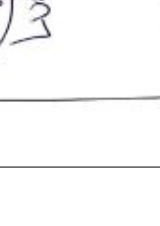


ANEXO 5
FORMATO DE INSPECCIÓN
CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PROYECTO "LÍNEA 2 Y RAMAL AVENIDA FAUCETT - GAMBETTA DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO"

Fecha	04/05/2022	Hora de inicio	12:45 pm
-------	------------	----------------	----------

Estado Situacional de Ejecución de Obras										
Infraestructura		SI	No	ESTACION COLECTORA INDUSTRIAL E-22						
¿Se ha culminado la ejecución de las Obras Civiles e Instalaciones No Ferroviarias?			X	Comentario / Observaciones						
Porcentaje de avance: 98 %				CSIL2, señaló que no hay observaciones a las obras civiles. CSIL2, señaló que existen faltantes de obra y observaciones menores a las Instalaciones Electromecánicas No Ferroviarias						
¿Se ha culminado la ejecución de las Obras de arquitectura?		SI	No	Comentario / Observaciones						
Porcentaje de avance: 100 %		X		CSIL2, señaló que el Concesionario viene realizando trabajos de limpieza, retoque de pintura, entre otros.						
¿Se ha culminado la ejecución de las Obras de Instalaciones Ferroviarias?		SI	No	Comentario / Observaciones						
Porcentaje de avance: 98 %			X	CSIL2, señaló que existen faltantes de obra y observaciones a las Instalaciones Electromecánicas Ferroviarias.						
¿El Concesionario ha comunicado fecha probable de culminación?		SI	No	Comentario / Observaciones						
			X	OSITRAN, CSIL2 y MTC, señalaron que no tiene ninguna comunicación por parte del Concesionario de manera formal respecto a la culminación de la etapa 1A.						
Obstáculo en el área de cerramiento				Se encuentran ejecutados		Comentarios / Observaciones				
		SI	No	% avance						
Reubicación de la subestación eléctrica energizada, situada dentro del área de encerramiento de la Estación E-22.			X	0	OSITRAN, señaló que trasladó al Concesionario el pronunciamiento emitido por CSIL2 en el que considera que existe una condición de riesgo, con el fin de que realice las acciones correspondientes; no obstante, durante la inspección OSITRAN señaló que OSINERMIN es quien debe evaluar y darle solución técnica, por ser de su competencia. Por otro lado, el Concesionario manifestó que no es parte de su alcance contractual dicho retiro y que solo tomó conocimiento, informando de ello al OSITRAN.					
Trabajos de inserción urbana pendientes previstos en los EDI advertidos en los Asientos de Obra				Se encuentran ejecutados		Comentarios / Observaciones				
		SI	No	% avance						
Falla la construcción del tercer carril de pavimento en Carretera Central (Este Oeste). (Asiento 2207)			X	0	Sobre el particular, la ATU señaló que, a partir de la firma del Acta de Constatación de los trabajos en superficie ejecutados por el Concesionario, realizará las actividades que permitan restituir el tránsito vehicular y peatonal en los sectores ocupados por los cerramientos de obra, realizando las adecuaciones viales correspondientes.					

LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA Falta la construcción de la vereda en el lado sur, aprox., entre las progresivas 21+450-21+470 de acuerdo a los planos del EDI aprobado: ML2-CML-01A-C-011-SCOL-AAURB-DIS-PL-6501 y ML2-CML-01A-C-011-SCOL-AAURB-DIS-PL-6513. (Asiento 2207).										
Se están ejecutando las Pruebas SIT		Si	No	% avance	Comentario / Observaciones					
5 Según pruebas SIT			X	Culminadas y culminadas c/ coment.: 27 % Observadas: 63% Pendientes: 10%	De acuerdo a lo señalado por CSIL2, el estado de la ejecución de las 67 pruebas SIT son las siguientes: - 7 están pendientes de ejecución. - 12 están culminadas - 6 se encuentran culminadas con "comentarios" para subsanación por parte del Concesionario. - 42 se encuentran con observaciones por subsanar por parte del concesionario.					
Se están ejecutando las Pruebas SAT		Si	No	% avance	Comentario / Observaciones	Se están ejecutando las Pruebas SAT	SI	NO	% avance	Comentario / Observaciones
• Pruebas Señalización • Pruebas Control de pasajeros		X	X	98%	Porcentaje de avance señalado por CSIL2. El Concesionario señaló que los equipos que conforman dicho sistema ya se encuentran instalados; no obstante, precisa que no podrá implementar este sistema si es que no cuenta con el Sistema de Recaudado a nivel 4, el mismo que debe ser proporcionado por el Concedente. Al respecto acota que falta desarrollar a nivel de Sistema-Software (nivel de integración en los paquetes de gastos de recaudación y accesos) de cómo va ser el mecanismo de gestión de la información a nivel cuatro (4). Sobre el particular, el MTC señaló que la información alcanzada al Concesionario le permite desarrollar a un nivel tres (3) del Software para el Sistema de Control de Pasajeros y así pueda dar el inicio a la Puesta de	X	X	94%	SCADA PS-TPS: 83% SCADA BMS: 34%	Porcentaje de avance señalado por CSIL2 Porcentajes de avances señalados por CSIL2

LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ	Operación Comercial de la Etapa 1A, no siendo necesario alcanzar el nivel 4. Por su parte, la ATU señala que ya no corresponde remitir más información al Concesionario, dado que solo deben llegar al nivel 3 en esta etapa. Al respecto, el Concesionario reafirmó que es necesario cierta información del nivel 4 para implementar el nivel 3 para las pruebas de control de pasajeros, por lo que coordinará con el MTC y la ATU al respecto.	Comentarios u observaciones del Auditor - Se evidenció que faltan instalar señaléticas en toda la Estación, en las escaleras, en baños para hombres y mujeres, entre otros. Cabe señalar que, el Concesionario viene coordinando el tema de la estandarización de la señalética del Proyecto conjuntamente con el MTC. Sobre el particular, el MTC señala que se le ha entregado un manual al Concesionario para que pueda adecuarse a él; sin embargo, el Concesionario tiene diversas observaciones. Al respecto, OSITRAN señaló que está a la espera de las observaciones, comentarios y recomendaciones por parte del Concesionario al referido manual, a fin de continuar con el proceso de implementación. - En la Estación se vienen realizando las pruebas de Aceptación en Sitio (SAT) y Pruebas de Integración de Sistemas (SIT), como, Sistema de Telecomunicaciones (Telefonía, CCTV, Difusión Sonora, Sistema de Información al Pasajero, etc.), entre otros.	Comentarios u observaciones del Concesionario y/o OSITRAN	Comentarios u observaciones de CSIL2	Los datos suministrados por CSIL2 se basan en el Informe técnico de Supervisión N°0284 (Documento TTC-23-284-22-CSIL2-OSITRAN-0), Avances de pruebas a fecha 18 de abril de 2022. Firmas: por        
---	--	---	---	--	--



Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional

Jesús María, 30 de Mayo de 2022
OFICIO N° 000144-2022-CG/APP

Señora
María Esperanza Jara Risco
Presidenta Ejecutiva
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU
Av. Domingo Orué N° 165
Lima/Lima/Lima



Asunto: Comunicación de Informe de Hito de Control N° 3707-2022-CG/APP-SCC-
Contrato de Concesión del Proyecto "Línea 2 y Ramal Avenida Faucett -
Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao"

Referencia: a) Artículo 8 de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y
de la Contraloría General de la República y sus modificatorias
b) Directiva N° 002-2019-CG/NORM, "Servicio de Control Simultáneo", aprobada
con Resolución de Contraloría N° 115-2019-CG, del 28 de marzo de 2019 y
sus modificatorias

Me dirijo a usted en el marco de la normativa de la referencia, que regula el servicio de Control Simultáneo y establece la comunicación al Titular de la entidad o responsable de la dependencia, y de ser el caso a las instancias competentes, respecto de la existencia de situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del proceso en curso, a fin que se adopten oportunamente las acciones preventivas y correctivas que correspondan.

Sobre el particular, de la revisión a la información y documentación vinculada al "Hito de Control N° 1: Verificación del estado situacional de las Obras y Material Rodante para la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A, según lo establecido en el Contrato de Concesión", comunicamos que se han identificado dos (2) situaciones adversas contenidas en el Informe de Hito de Control N° 3707-2022-CG/APP-SCC de 30 de mayo de 2022, cuya copia se adjunta en cincuenta y siete (57) folios.

En tal sentido, solicitamos comunicar las acciones correctivas o preventivas adoptadas, adjuntando el sustento documental respectivo, dentro del plazo establecido en el literal i)¹ del numeral 6.3.9.2 de la normativa de la referencia b), la misma que debe ser dirigida a la Subgerencia de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos con atención a la Comisión de Control Concurrente del Proyecto "Línea 2 y Ramal Avenida Faucett - Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao".

Es propicia la oportunidad para expresarle las seguridades de mi consideración.

1 **6.3.9.2 Situaciones adversas de los Informes emitidos como resultado del desarrollo del Servicio de Control Simultáneo**

El seguimiento, evaluación y registro de las acciones preventivas o correctivas respecto a las situaciones adversas de los informes como resultado del desarrollo del Servicio de Control Simultáneo, se realiza de acuerdo a lo siguiente:

- El plazo máximo para la corrección de las situaciones adversas identificadas en el Informe de Hito de Control, Informe de Control Concurrente, Informe de Visita de Control o Informe de Orientación de Oficio es de tres (3) meses contados desde la comunicación del informe a la entidad o a la dependencia. (...)

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://verificadoc.contraloria.gob.pe/verificadoc/inicio.do> e ingresando el siguiente código de verificación: **GJSNJXY**





39C920202200144



Atentamente,

Documento firmado digitalmente
Milagros Vanessa Juárez Morales
Subgerente de Control de Asociaciones Público
Privadas y Obras por Impuestos
Contraloría General de la República

(MJM/mlm)

Nro. Emisión: 02301 (C920 - 2022) Elab:(U62393 - C920)



Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://verificadoc.contraloria.gob.pe/verificadoc/inicio.do> e ingresando el siguiente código de verificación: GJSNJXY





*Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional*

Jesús María, 30 de Mayo de 2022
OFICIO N° 000145-2022-CG/APP

Señora
Verónica Zambrano Copello
Presidenta del Consejo Directivo
Organismo Supervisor de la Inversion en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN
Calle Los Negocios N°182 Piso 4
Lima/Lima/Surquillo

Asunto: Comunicación de Informe de Hito de Control N° 3707-2022-CG/APP-SCC- Contrato de Concesión del Proyecto "Línea 2 y Ramal Avenida Faucett - Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao"

Referencia: a) Artículo 8 de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y sus modificatorias
b) Directiva N° 002-2019-CG/NORM, "Servicio de Control Simultáneo", aprobada con Resolución de Contraloría N° 115-2019-CG, del 28 de marzo de 2019 y sus modificatorias

Me dirijo a usted en el marco de la normativa de la referencia, que regula el servicio de Control Simultáneo y establece la comunicación al Titular de la entidad o responsable de la dependencia, y de ser el caso a las instancias competentes, respecto de la existencia de situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del proceso en curso, a fin que se adopten oportunamente las acciones preventivas y correctivas que correspondan.

Sobre el particular, de la revisión a la información y documentación vinculada al "Hito de Control N° 1: Verificación del estado situacional de las Obras y Material Rodante para la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A, según lo establecido en el Contrato de Concesión", comunicamos que se han identificado dos (2) situaciones adversas contenidas en el Informe de Hito de Control N° 3707-2022-CG/APP-SCC de 30 de mayo de 2022, cuya copia se adjunta en cincuenta y siete (57) folios, el cual hacemos de su conocimiento en su calidad de Regulador del Contrato de Concesión del mencionado Proyecto para los fines que estime pertinentes.

Es propicia la oportunidad para expresarle las seguridades de mi consideración.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
Milagros Vanessa Juárez Morales
Subgerente de Control de Asociaciones Público
Privadas y Obras por Impuestos
Contraloría General de la República

(MJM/mlm)

Nro. Emisión: 02302 (C920 - 2022) Elab:(U62393 - C920)



Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://verificadoc.contraloria.gob.pe/verificadoc/inicio.do> e ingresando el siguiente código de verificación: **YYOJLOP**





*Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional*

Jesús María, 30 de Mayo de 2022

OFICIO N° 000146-2022-CG/APP

Señor

Héctor Fernando Piscoya Vera

Director General de Programas y Proyectos de Transportes (e)

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Jiron Zorritos N° 1203

Lima/Lima/Lima

Asunto: Comunicación de Informe de Hito de Control N° 3707-2022-CG/APP-SCC-Contrato de Concesión del Proyecto "Línea 2 y Ramal Avenida Faucett - Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao"

Referencia: a) Artículo 8 de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y sus modificatorias
b) Directiva N° 002-2019-CG/NORM, "Servicio de Control Simultáneo", aprobada con Resolución de Contraloría N° 115-2019-CG, del 28 de marzo de 2019 y sus modificatorias.

Me dirijo a usted en el marco de la normativa de la referencia, que regula el servicio de Control Simultáneo y establece la comunicación al Titular de la entidad o responsable de la dependencia, y de ser el caso a las instancias competentes, respecto de la existencia de situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del proceso en curso, a fin que se adopten oportunamente las acciones preventivas y correctivas que correspondan.

Sobre el particular, de la revisión a la información y documentación vinculada al "Hito de Control N° 1: Verificación del estado situacional de las Obras y Material Rodante para la Puesta en Operación Comercial de la Etapa 1A, según lo establecido en el Contrato de Concesión", comunicamos que se han identificado dos (2) situaciones adversas contenidas en el Informe de Hito de Control N° 3707-2022-CG/APP-SCC de 30 de mayo de 2022, cuya copia se adjunta en cincuenta y siete (57) folios.

En tal sentido, solicitamos comunicar las acciones correctivas o preventivas adoptadas, adjuntando el sustento documental respectivo, dentro del plazo establecido en el literal i)¹ del numeral 6.3.9.2 de la normativa de la referencia b), la misma que debe ser dirigida a la Subgerencia de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos con atención a la Comisión de Control Concurrente del Proyecto "Línea 2 y Ramal Avenida Faucett - Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao".

Es propicia la oportunidad para expresarle las seguridades de mi consideración.

¹ **6.3.9.2 Situaciones adversas de los Informes emitidos como resultado del desarrollo del Servicio de Control Simultáneo**

El seguimiento, evaluación y registro de las acciones preventivas o correctivas respecto a las situaciones adversas de los informes como resultado del desarrollo del Servicio de Control Simultáneo, se realiza de acuerdo a lo siguiente:

i. El plazo máximo para la corrección de las situaciones adversas identificadas en el Informe de Hito de Control, Informe de Control Concurrente, Informe de Visita de Control o Informe de Orientación de Oficio es de tres (3) meses contados desde la comunicación del informe a la entidad o a la dependencia. (...)

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://verificadoc.contraloria.gob.pe/verificadoc/inicio.do> e ingresando el siguiente código de verificación: **XHBNKIN**





Atentamente,

Documento firmado digitalmente
Milagros Vanessa Juárez Morales
Subgerente de Control de Asociaciones Público
Privadas y Obras por Impuestos
Contraloría General de la República

(MJM/mlm)

Nro. Emisión: 02304 (C920 - 2022) Elab:(U62393 - C920)



Mesa de Partes Virtual MTC - Solicitud Aprobada

Sistema de Mesa de Partes Virtual <mpv@mtc.gob.pe>

Lun 30/05/2022 18:50

Para: Edward Harolf Lovaton Davila <elovaton@contraloria.gob.pe>



Estimado(a) LOVATON DAVILA EDWARD HAROLF,

La solicitud relacionada al procedimiento administrativo: Comunicación de Informe de Hito de Control N° 3707-2022-CG/APP-SCC. Contrato de Concesión del Proyecto "Línea 2 y Ramal Avenida Faucett - Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao" ha sido registrada con el número de expediente: E-227699-2022

Podrá consultar el estado de su trámite: <https://sdt.mtc.gob.pe>

Contraseña: FZ7GSD

Recuerde revisar periódicamente su correo electrónico y acceder a la Mesa de Partes Virtual en <https://mpv.mtc.gob.pe>, opción "Mis Trámites", para mantenerse informado del estado del mismo.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Jr. Zorritos 1203, Cercado de Lima, Perú
Central de consultas (01) 615-7900
E-mail: atencionalciudadano@mtc.gob.pe



"Este mensaje de correo electrónico o el material adjunto contiene información confidencial o legalmente protegida por la Ley N° 29733 - Ley de Protección de Datos Personales, y es de uso exclusivo de la(s) persona(s) a quién(es) se dirige. Si no es usted el destinatario indicado, queda notificado de que la lectura, utilización, divulgación o copia está prohibida en virtud de la legislación vigente, si usted recibe este mensaje por error por favor notificarlo al remitente y elimine toda la información"

La información contenida en este e-mail y sus anexos es confidencial, privilegiada y está dirigida exclusivamente a su destinatario, en consecuencia, solo puede ser utilizada por aquel. Si usted no es el destinatario original, no deberá examinar, usar, copiar o distribuir este mensaje o la información que contiene. Si lo recibe por error, por favor reenvíelo a la persona que se lo envió y elimínelo. Cualquier retención o uso total o parcial no autorizada de este mensaje está estrictamente prohibida y sancionada por ley.

"Este mensaje de correo electrónico y/o el material adjunto puede contener información confidencial o legalmente protegida por la Ley N° 29733 - Ley de Protección de Datos Personales, y es de uso exclusivo de la(s) persona(s) a quién(es) se dirige. Si no es usted el destinatario indicado, queda notificado de que la lectura, utilización, divulgación y/o copia puede estar prohibida en virtud de la legislación vigente, si usted recibe este mensaje por error por favor notificarlo al remitente y elimine toda la información"